[redacted]

BIULETYN INFORMACYJNY IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

WYCHODZI 3 RAZY W MIESIĄCU

ROK II. | GDYNIA, dnia 22 listopada 1933 | NR. 31

REDAKCJA I ADMINISTRACJA: Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni
Referat Prasowy, ul. Świętojańska, tel. 1643.
PRENUMERATA: w kraju kwartalnie 3 zł., zagranicą 5 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

TREŚĆ:

UKŁADY GOSPODARCZE POLSKO-GDAŃSKIE A GDYNIA — *L. Godlewski*

WIADOMOŚCI Z GDYNI

Z prac Izby
Przyjazd dyr. Departamentu Morskiego
Uroczystości poświęcenia portu
Położenie gospodarcze Gdyni w październiku
Ruch budowlany w październiku
Zamorskie obroty towarowe w październiku
Praca polskiej floty handlowej w październiku
Goście cudzoziemscy w Gdyni
Wycieczka dziennikarzy z Warszawy
Wycieczka kursu urzędników M. S. Z.
Ożywienie na rynku frachtowym dla węgla

Z PORTU GDAŃSKIEGO

Przeładunek towarów w porcie gdańskim w październiku

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW

WIADOMOŚCI MORSKIE

Rozwój szwedzkiej marynarki handlowej
Subsydja dla niemieckiej floty handlowej
Spadek obrotów węglowych w Rotterdamie
Rozwój marynarki handlowej we Włoszech
Straty floty światowej we wrześniu

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Józef Kunert L. S. C

SPRAWY KOMUNIKACYJNE I TARYFOWE

Nowa taryfa przeładunkowa komunikacji kolejowo-rzecznej Dunajem, Wełtawą i Łabą
Ostatnie zmiany taryfowe na kolejach

WIADOMOŚCI CELNE, IMPORTOWE I EKSPORTOWE

Ulgi celne przy imporcie jabłek, sandaczy itd.
Ulgi celne przy imporcie strömlingów
Eksport węgla polskiego w październiku
Transporty bawełny australijskiej do Polski
Zmiany przepisów celnych i dewizowych w okresie od 7—27 X.
Faktury konsularne w Chinach
Zmiany systemu kontyngentowego w Holandji
Znakowanie towarów importowanych do Stanów Zjednoczonych A. P.
Ograniczenie importu bekonów do Anglji

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

Możliwości zbytu paszy we Francji

KOMUNIKATY

Sytuacja na rynku ziemniaczanym

REJESTR HANDLOWY

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

Wolne Miasto Gdańsk na nowej drodze rozwoju w rybołówstwie

KRONIKA

Układy gospodarcze Polsko-Gdańskie a Gdynia.

Gdy w połowie roku bieżącego w stosunkach polsko-gdańskich w związku z objęciem władzy w Gdańsku przez narodowych socjalistów a w następstwie szukaniem przez nich nowych sposobów współżycia z Polską, zaistniały warunki odpowiednie do nawiązania bezpośrednich rokowań w szeregu spraw spornych, na pierwszy plan wysunięto dwa zagadnienia, pierwsze o charakterze politycznym, mianowicie dotyczące uprawnień ludności polskiej i obywateli polskich w Gdańsku, drugie zaś o charakterze par excellence gospodarczym — t. zw. sprawa full use, pełne wykorzystanie przez Polskę portu gdańskiego. Ta druga sprawa, jako ściśle związana z morską polityką gospodarczą Polski, a więc w pierwszym rzędzie bezpośrednio obchodzącą Gdynię, ma jedynie stanowić przedmiot niniejszych wywodów.

Sprawa pełnego wykorzystania przez Polskę portu gdańskiego, znana w opinji publicznej również pod nazwą sporu o Gdynię a w sferach niemieckich potocznie określana jako sprawa o t. zw. konkurencji Gdyni, ma długą i charakterystyczną dla stosunków polsko-gdańskich historję poza sobą. Prawne jej podstawy, aczkolwiek słusznie przez Polskę niezmiennie negowane, sięgają jeszcze tych czasów, gdy port gdyński nie istniał zupełnie, a gdy jedynie w niewielu umysłach polskich kiełkować zaczynała wielka idea stworzenia własnego portu i przez to osiągnięcia zbliżenia pomiędzy Polską a morzem, zbliżenia możliwego tylko w tym wypadku, o ile powstanie dzieło, skupiające dookoła siebie napiętą uwagę i wysiłki całego narodu. Takiem dziełem, jak już teraz wszyscy przyznają, była budowa Gdyni. W owym jednak czasie, gdyż mowa o roku 1921, jedynym dostępem Polski do morza był Gdańsk, dbający nie tylko o zachowanie swego położenia, opartego na uprawnieniach, wynikających z traktatów i umów, lecz i dążący do zabezpieczenia sobie tego monopolistycznego położenia na przyszłość. Stąd też do decyzji Wysokiego Komisarza Ligi Narodów angielskiego generała Hakinga z dnia 15 sierpnia 1921 roku, dotyczącej kompleksu spraw kolejowych, wkradły się, jeśli można się tak wyrazić, dwa punkty VII i VIII, które nakładały na Polskę zobowiązanie pełnego wykorzystywania portu gdańskiego, niezależnie od tego, jakie Polska na przyszłość porty utworzy, zaś na Gdańsk obowiązek zabezpieczenia po wsze czasy interesów Polski przy korzystaniu z dostępu do morza. Rozwój stosunków polsko-gdańskich w przeciągu następnych lat jest zbyt dobrze znany, aby zachodziła potrzeba zastanawiania się nad nim szczegółowo. Wynikiem jego było założenie i rozbudowa własnego portu, na własnem wybrzeżu w Gdyni.

Zmieniające się po sobie Senaty i niemieckie sfery gospodarcze Wolnego Miasta Gdańska z początku z niedowierzaniem w zdolności organizacyjne i siłę Polski, przyglądający się rozbudowie Gdyni, w maju 1930 roku, gdy port gdański w pełni swego rozwoju zaledwie podołać mógł w przeładowaniu towarów, idących i wychodzących z Polski — obrót statków roku 1929 — 8559 tys. ton w porównaniu

do 1861 tys. ton w roku 1913 — wystąpił do Wysokiego Komisarza Ligi Narodów ze skargą na Polskę o rzekome zaniedbanie interesów portu gdańskiego i stworzenie dla niego konkurencji w Gdyni.

Opierając się na spoczywającej dotąd w archiwach decyzje Wysokiego Komisarza gen. Hakinga, strona gdańska wysunęła żądanie przyznania, za portem gdańskim monopolistycznego stanowiska w zamorskim handlu polskim i dopuszczenia przeładunku w Gdyni tylko w tym wypadku, gdyby port gdański przejściowo swemu zadaniu podołać nie mógł. Takie były pierwotne żądania Gdańska, pamiętać o nich należy dla właściwej oceny sytuacji obecnej. Już w toku procedury Ligowej — 2 komitety ekspertów, decyzja Wysokiego Komisarza Ligi Narodów z dnia 26 października 1931 roku, decyzja Rady Ligi z dnia 10 maja 1932 roku, — żądania te ulec musiały poważnym modyfikacjom, (monopol Gdańska w handlu zamorskim Polski został przyznany za prawnie nieuzasadniony, zaś prawo Polski do budowy własnego portu za bezsprzeczne), i Gdańsk ostatecznie wysunął klauzulę t. zw. ryzyka, to znaczy, że Polska w razie niecałkowitego zatrudnienia portu gdańskiego musiałaby ponosić odpowiedzialność materjalną. Praktyczne wprowadzenie w życie tych decyzyj instancyj Ligowych wymagało jednak porozumienia bezpośredniego między Polską a Gdańskiem, a rozwój sytuacji gospodarczej w międzyczasie przysparzał nowych trudności, które pomimo wszystko nasuwały konieczność praktycznego rozwiązania. Rozwiązanie to nastąpiło w dwóch etapach, jeden po drugim w krótkich odstępach czasu idących; a mianowicie w układzie z dnia 5 sierpnia,*) ustalającym w ogólnych zarysach podstawy porozumienia pomiędzy Polską a W. M. Gdańskiem, co do wykorzystywania przez Polskę portu gdańskiego i w pro-

---

*) Dosłowny tekst układu, podpisanego w dniu 5 sierpnia br. w przekładzie z francuskiego brzmi:

Rząd Polski i Senat W. M. Gdańska, pragnąc uregulować w drodze ugodowej sprawy sporne, istniejące pomiędzy obu stronami, ustalili pod auspiracjami Wysokiego Komisarza Ligi Narodów, co następuje:

1) Rząd Polski i Senat W. M. Gdańska zgadzają się, aby na czas trwania niniejszego układu zawiesić procedurę przed instancjami Ligi Narodów w sprawie wykorzystywania portu gdańskiego.

2) Rząd Polski przedsięweźmie niezwłocznie wszelkie niezbędne środki, aby powstrzymać spadek obrotu morskiego (importu, eksportu i tranzytu), dokonywanego obecnie przez port gdański, biorąc pod uwagę tak ilość, jak i jakość towarów.

Rząd Polski na przyszłość zabezpieczy portowi gdańskiemu, o ile jest to w jego mocy, równy udział w obrocie morskim (imporcie, eksporcie i tranzycie), biorąc pod uwagę tak ilość, jak i jakość towarów. W tym celu obie strony zobowiązują się utrzymywać stały kontakt za pomocą zebrań perjodycznych.

3) Senat W. M. Gdańska współdziałać będzie z Rządem Polskim w rozwoju bezpośredniego obrotu morskiego w miarę możliwości finansowych i gospodarczych Wolnego Miasta.

4) Każda ze stron zastrzega sobie prawo za 3-miesięcznem wypowiedzeniem, zwrócenia się do Wysokiego Komisarza z prośbą wznowienia będącej przed nim w toku procedury.

tokóle podpisanym w Warszawie w dniu 18 września br.,**) określającym konkretnie warunki udziału portu gdańskiego w handlu morskim Polski.

W aktach tych znaleziono wyjście z sytuacji, która była przedmiotem sporu w ciągu 3 lat, możliwie że prowizoryczne, dla tego że

---

**) Tekst aktu podpisanego w dniu 18 września w dosłownem tłómaczenia z francuskiego jest następujący:

PROTOKÓŁ.

W wykonaniu wskazań art. 2 układu z dnia 5 sierpnia 1933 roku, przedstawiciele Rządu Polskiego i Senatu Wolnego Miasta Gdańska ustalili zarządzenia następujące:

1) Rząd Polski i Senat Wolnego Miasta Gdańska ustalili dla obrotu pewnych towarów, że ilości ich, wyszczególnione w załączniku winnyby zostać przeładowane przez port gdański w okresie jednego roku, to znaczy od 1 października 1933 r. do 30 września 1934 r.

2) Rząd Polski i Senat Wolnego Miasta Gdańska powezmą, każdy w granicach swej kompetencji i możliwości finansowych, odpowiednie środki, celem dostosowania kosztów przeładunku w porcie gdańskim od poziomu, odpowiadającego potrzebom gospodarczym zaplecza i czyniącego ten port zdolnym do zwalczenia konkurencji innych portów.

3) W wypadkach zmniejszenia obrotu towarów, wyszczególnionych w załączniku i w razie, gdy zmniejszenie to nie zostanie skompensowane przez samoistną zwyżkę w obrocie innego towaru, Rząd Polski i Senat Wolnego Miasta Gdańska rozpoczną negocjacje co do możliwości kompensaty w dziedzinie przeładunku innych towarów.

4) Komisja parytetowa będzie miała za zadanie badanie rozwoju obrotu morskiego, studja nad kwestją zagadnienia kosztów przeładunku oraz sprawdzanie statystyk obrotu morskiego i materjałów, odnoszących się do współpracy portów morskich polskiego obszaru celnego. Komisja winna przedstawić Rządowi Polskiemu oraz Senatowi Wolnego Miasta Gdańska miesięczne sprawozdania oraz wnioski, dotyczące zmian, które należy przeprowadzić w załączonym spisie towarów. W szczególności będzie ona miała powierzone sobie przygotowanie zebrań, przewidzianych w układzie z dn. 5 sierpnia 1933 r.

5) Rząd Polski i Senat Wolnego Miasta Gdańska uczynią wszystko, co jest w ich mocy, dla ułatwienia wykonania postanowień niniejszego protokółu.

6) Rząd Polsk oświadcza, że w odniesieniu do zezwoleń importowych i zniżek celnych żadne różnice nie będą czynione na niekorzyść portu gdańskiego.

7) Senat Wolnego Miasta Gdańska oświadcza, że kupcy pochodzenia izraelickiego mają zupełną swobodę wykonywania swych czynności handlowych na terytorjum gdańskiem. Senat W. M. Gdańska będzie czuwał nad tem, aby swoboda ta w niczem nie była naruszona lub krępowana, a w razie potrzeby udzieli niezbędnych zapewnień dla uspokojenia opinji danych sfer handlowych.

8) Niniejszy protokół ekspiruje 30 września 1934 roku, o ile Rząd Polski i Senat Wolnego Miasta Gdańska nie ustalą przed tą datą przedłużenia jego na nowy okres. Gdyby jednak układ z dnia 5 sierpnia został wypowiedziany wcześniej, to protokół niniejszy traci automatycznie swą moc w tym samym terminie, co układ z dnia 5 sierpnia.

Wyszczególnienie kontyngentów towarów przewidzianych w art. 1-szym protokółu, podaliśmy w Nr. 26 Biuletynu naszego z dnia 30 września br.

Do protokółu dołączone zostały 3 pisma, wymienione pomiędzy przewodniczącymi delegacji polskiej i gdańskiej, z których jedno ustala obniżenie wydatków Rady Portu i rewizję obecnego budżetu Rady, celem zaprowadzenia możliwie naj większych oszczędności przyczem decyzja w pierwszej sprawie powinna być powzięta przed 1. XI. 1933 r., w drugiej zaś przed 1. I. 1934 r. Drugie pismo mówi o skasowaniu przez Gdańsk 10% dodatku do stawek stauerskich, obniżeniu kosztów przeładunku tarcic sosnowych, obniżeniu kosztów przeładunku o 50 groszy od tony rudy i wreszcie o obniżeniu opłaty, 5 guld. 50 f, od wagonu na linji spichrzowej do możliwych rozmiarów.

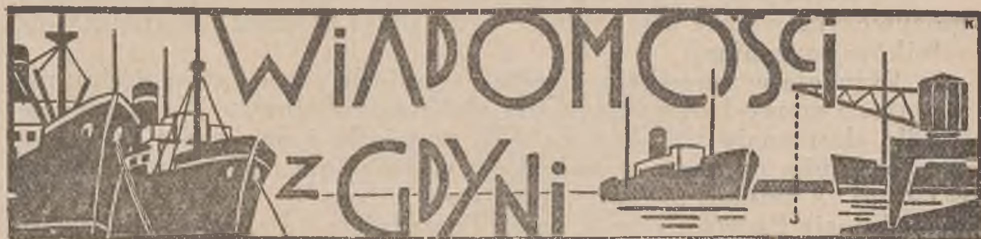
w pierwszym z nich przewidziana jest możność dla każdej ze stron wypowiedzenia układu na 3 miesiące, w drugim zaś dlatego, że określa się ilość przyznanych Gdańskowi kontyngentów towarów do przeładunku na 1 rok, stwarzając przy tem możność stałego dostosowywania warunków wykonania protokołu do wymogów życia na podstawie wyników pracy perjodycznie zbierającej się komisji parytetowej. Pamiętać przy tem należy, że okres, służący za podstawę obliczenia wysokości kontyngentów, przypadł w chwili największego spadku obrotów w porcie gdańskim i ustalony został na 4,404 tys. ton w stosunku rocznym, czyli w ilości o wiele niższej od obrotów portu gdyńskiego. Oznaczałoby to, że monopolistyczne aspiracje Gdańska zostały całkowicie pogrzebane i że Gdynia siłą faktu pozostaje pierwszym portem obszaru celnego polskiego. Drugim momentem, który podkreślić należy, jest to, że gwarantując portowi gdańskiemu kontyngenty, ze strony polskiej nie uczyniono żadnych koncesyj, co do uszczuplenia zakresu pracy portu gdyńskiego; nawet imię Gdyni w podpisanych aktach ani razu wspomniane nie było; jedynie w pismach, dodatkowo wymienionych pomiędzy przewodniczącymi delegacji polskiej i gdańskiej jest mowa o przystosowaniu stawek portowych w Gdańsku do stawek „innych portów obszaru celnego".

Jak z całego załatwienia sprawy o korzystaniu przez Polskę z portu gdańskiego wynika, strona gdańska dojść musiała do zrozumienia niezbitej prawdy, że warunki w porcie gdańskim muszą siłą rzeczy być jak najdalej przystosowane do wymogów i możliwości polskiego zaplecza, że dalsze obstawanie przy utrzymywaniu wysokich stawek i płac nieuniknienie doprowadzić musi do zaniku działalności portu gdanskiego, zwłaszcza wobec konkurencji portów niemieckich, szczególnie niebezpiecznej w okresie przeżywanego kryzysu i że wreszcie nie w konkurencji z Gdynią, lecz we współudziale z nią w ogólnym obrocie handlu zamorskiego polskiego szukać należy możliwości własnej egzystencji.

Tem niemniej nie należy tracić z oczu faktu, że układy polsko-gdańskie wnoszą w działalność portu gdyńskiego nowe momenty. z któremi poważnie liczyć się wypadnie. Rząd Polski, gwarantując portowi gdańskiemu określony udział w obrocie handlowym, zażądał od Gdańska obniżenia kosztów portowych, aby ułatwić dostęp towarom, idącym z Polski i do Polski korzystanie z jego aparatu portowego. Przez to samo czysto gospodarcze względy, sprzyjające rozwojowi Gdyni, doznały pewnego osłabienia. Gdańsk, jako port stary, o urobionym systemie pracy i rozległych stosunkach handlowych, jest pozatem dosyć poważanym ośrodkiem handlowym i przemysłowym i pod tym względem posiada pewną przewagę nad Gdynią. Dążenie więc ze strony tej ostatniej do rozbudowy swych stosunków i usprawnienia wszelkich czynności portowych jest nakazem chwili, z drugiej strony jest koniecznością bardzo uważne śledzenie za tem, aby układy dopiero co podpisane, nie były interpretowane i wykorzystywane przez gdańszczan w sensie niewłaściwym, a mianowicie w sensie walki z portem gdyńskim przez zastosowanie środków wyraźnie w Gdynię zmierzących.

Że tendencje takie istnieją i nadal rozwijać się mogą, służy za przykład premjowanie przez Senat Gdański przeładunku wyłącznie tych gatunków drzewa, które dotąd w wielkich ilościach przeładowywano w porcie gdyńskim. Wszelkie podobnego rodzaju kroki, wypaczające intencje i ducha układów polsko-gdańskich, znajdą niewątpliwie odpowiednią ocenę i wywołają stosowną reakcję.

L. Godlewski.



Z PRAC IZBY.

W dniu 21. bm. odbyło się XX posiedzenie Prezydjum Izby pod przewodnictwem urzędującego wiceprezesa p. H. Rawicz-Szczerbo, przyczem uchwalono zwołać na dzień 24. bm. plenarne zebranie Izby, podczas którego m. in. ma być uchwalony budżet na rok 1934, zmiana statutu Izby w związku z nowelizacją rozporządzenia Prezydenta R. P. o izbach przemysłowo-handlowych i inne.

PRZYJAZD DYREKTORA DEPARTAMENTU MORSKIEGO.

Dnia 15. bm. przyjechał w sprawach służbowych do Gdyni i Gdańska dyrektor Departamentu Morskiego Ministerstwa Przemysłu i Handlu p. L. Możdżeński. Pobyt dyrektora Departamentu Morskiego na wybrzeżu trwał 2 dni.

POŚWIĘCENIE PORTU GDYŃSKIEGO.

W związku z rocznicą 15-lecia niepodległości oraz z równoczesnem ukończeniem zasadniczych prac nad rozbudową portu gdyńskiego, odbędzie się dnia 8 grudnia br. uroczyste poświęcenie portu. W tym okresie czasu zostanie oddany do użytku dworzec morski, magazyn tranzytowy, szereg dalszych magazynów prywatnych, a mianowicie firmy „Warta“, „Aukcji Owocowych“ i „Pantarei“. Jednocześnie zostaną oddane do użytku 2 dalsze magazyny w wolnej strefie, t. j. długoterminowy magazyn dla bawełny oraz magazyn drobnicowy firmy „Cukroport“. W ten sposób, przedewszystkiem wolna strefa, a również i reszta portu będzie mogła być znacznie intensywniej wykorzystaną.

POŁOŻENIE GOSPODARCZE GDYNI W PAŹDZIERNIKU.

Ogólna sytuacja gospodarcza zmianom zasadniczym nie uległa. O ile chodzi o rynek pieniężny, to sytuacja przedstawia się w sposób następujący: W przeciągu miesiąca października zaprotestowano w Gdyni ogółem 562 sztuk weksli na sumę zł 167.324.77. W stosunku do miesiąca poprzedniego nastąpiło zatem zwiększenie protestów ilościowo o 91 sztuk, sumarycznie zaś o 17.374,27.

5 miejscowych instytucyj kredytowych skupiło w październiku b. r. walut i dewiz na łączną sumę zł 3.989 tys. z czego na Oddział Banku Gosp. Krajowego przypadła równowartość zł 2.168 tys.

Suma wkładów a vista w Oddziale B. G. K. zmniejszyła się w październiku o zł 606 tys. do sumy zł 5.165 tys. Wkłady w Komunalnych Kasach Oszczędności utrzymały się w poziomie poprzedniego miesiąca.

W **rolnictwie** większych zmian nie zanotowano. Ceny artykułów spożywczych zostały utrzymane. Ceny zboża również. Wypłacalność rolników bez zmian.

Sytuacja w przemyśle, handlu i rzemiośle przedstawia się jak następuje: Przemysł drzewny nadal słabo zatrudniony. W handlu nastąpiło skurczenie się obrotów. W rzemiośle i przemyśle budowlanym nastąpiła poprawa w zwiazku z ożywieniem ruchu budowlanego w Gdyni. Cegielnie wysprzedały swoje zapasy.

Rejestr Państwowego Urzędu Pośrednictwa Pracy w Gdyni wykazuje następujacy stan bezrobocia po dzień 31 października 1933 r.: w okręgu gdyńskim 1.114, w okręgu wejherowskim 2.980 — razem 4.094, czyli w porównaniu z wrześniem br. nastąpiło zwiększenie bezrobocia o 1.141 osób.

RUCH BUDOWLANY W GDYNI W PAŹDZIERNIKU.

Stan ruchu budowlanego w Gdyni wyraził się w mies. październiku w liczbach nastepujacych: Wydano przez Komisarjat Rządu zezwoleń na budowę 57 (67)· rozpoczęto budynków 11 (11) o ogólnej kubaturze 43.233 m³ kosztem 1.283.330 zł, co wynosi 30 zł za m³. Rozpoczęte budynki zawierać bedą 64 mieszkań o 277 izbach mieszkalnych i 174 izbach niemieszkalnych.

Zakończono 52 budynki o ogólnej kubaturze 20.091 m³ za cene 530.810 zł. W budynkach tych mieści się 77 mieszkań o ogólnej ilości 216 izb mieszkalnych i 89 niemieszkalnych.

ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE ZA M. PAŹDZIERNIK.

Miesiąc październik bieżącego roku zaznaczył się w pracy portu gdyńskiego trzema nowemi rekordami: dziennym — 32.792,9 t, wobec poprzedniego z lipca br. w wysokości 30.202.3 t, tygodniowym — 161.088,1 t wobec 158.155.6 t, również z lipca br. i wreszcie miesięcznym o ogólnych obrotach towarowych w wysokości 626.471 t wobec rekordu za lipiec — 608.804 t. Październik zatem stanowi drugi z kolei miesiąc rekordów w roku bież. Ogólny obrót towarowy z krajami zamorskiemi osiągnął cyfrę 611.628 t wobec 554.603 t w miesiącu poprzednim, z czego przypada na przywóz 101.247 t i na wywóz — 510.381 t. przyczem przywóz stanowi zgórą 20% wywozu.

Analiza pozycyj towarowych w przywozie i wywozie daje nam następujące rezultaty: na zwiekszenie sie przywozu złożyły się głównie towary masowe, jak ryż surowy — 6.927 t. (28 t.), śledzie — 3.716 t. (2.336 t.), fosforyty — 2.723 t. (435 t.), ruda żelazna — 5.811 t. (1.625 t.), piryty — 7.600 t., złom żelazny — 44.502 t. (34.270 t.) i surowce włókniste jak bawełna — 8.855 t. (6.246 t.) i wełna — 1.502 t (803 t.): ponadto zwiekszyły się również pozycje takich towarów, jak owoce świeże — 1.686 t. (909 t.), tłuszcze zwierzęce surowe — 1.605 t. (1.581 t.), garbni-

ki — 1.641 t. (621 t.): skurczyły się jedynie w znacznym stopniu pozycje używek jak kawa, herbata i kakao — 957 t. (1.638 t.), żywicy — 638 t. (1.173 t.), miedzi — 707 t. (1.389 t.), papa, tektura i papier — 671 t. (1.246 t.) i juta — 673 t. (1.284 t.). W wywozie natomiast dominującą rolę odgrywają: węgiel — 438.304 t (402.588 t) i drzewo (deski i łaty) — 24.842 t (29.342 t.); ponadto na wzmiankę zasługują: koks — 8.948 t. (6. 861 t.) i węgiel bunkrowy — 17.190 t. (13.884 t.).

Poszczególne pozycje obrotu towarowego zamorskiego ilustruje następujące zestawienie:

Import	w tonach	Eksport	
nazwa towaru	ilość ton	nazwa towaru	ilość ton
ryż surowy	6.927	ryż polerowany	582
owoce świeże	1.686	mąka ryżowa	612
owoce suszone	283	cukier	1.210
orzechy i migdały	89	napoje alkoholowe	54
korzenie	121	sól	175
kawa, kakao i herbata	957	bekony	2.453
tytoń	350	wędliny (szynki)	290
napoje alkoholowe	90	ptactwo bite (drób)	152
śledzie	3.716	jaja	1.253
fosforyty	2.723	makuchy	509
sadze	119	skóry	14
tłuszcze zwierzęce surowe	1.605	deski i łaty	24.842
skóry surowe	1.671	bale i słupy	2.939
nasiona oleiste różne	3.224	wyroby z drzewa	291
oleje i smary	131	klepki	33
żywica	638	dykty	556
kauczuk	250	meble gięte	159
wyroby gumowe	83	wyroby koszykarskie	2
tłuszcze i oleje roślinne	97	węgiel eksportowy	438.304
garbniki	1.641	węgiel bunkrowy	17.190
farby	10	koks	8.948
ruda żelazna	5.811	materjały pędne	1.700
piryty	7.600	soda	225
złom żelazny	44.502	salmiak	16
miedź	707	biel cynkowa	48
cyna	18	wyroby żelazne i stalowe	498
metale różne	10	cynk	1.069
wyroby żelazne i stalowe	438	blacha cynkowa	149
maszyny, aparaty oraz części	422	celuloza	663
samochody, motocykle i cz.	96	papa, tektura i papier	745
szmaty	471	bawełna	25
celuloza	334	materjały i wyr. włókn.	232
papa, tektura i papier	671	różne*)	4.443
bawełna	8.853	Razem	510.381
juta	673		
len, konopie, sisal i t. p.	99		
wełna	1.502		
różne	2.627		
Razem	101.247		

*) W pozycji różne po stronie wywozu mieści się 2.815 t kawy, którą to partię reeksportowana do portu niemieckiego — Holtenau.

PRACA POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W PAŹDZIERNIKU.

W miesiącu październiku statki polskiej floty handlowej przewiozły ogółem 66.647 ton towarów, w tem wywieziono z Polski 52.814 ton, zaś przywieziono 9.933 tony, przewieziono między portami obcemi 3.899 ton. Z powyższego wynika, że ilość dokonanych przewozów uległa dalszemu obniżeniu z 71.371 ton we wrześniu do 66.646 ton, jak wykazano wyżej — w październiku. Z poszczególnych przedsiębiorstw żeglugowych statki Żeglugi Polskiej przewiozły 13.080 ton, Polsko-Transatlantyckiego T-wa Okrętowego 2.044 ton, Polsko-Brytyjskiego T-wa Okrętowego 8.731 ton i wreszcie Polskarob 42.792,5 ton.

Statki **Żeglugi Polskiej** przewiozły w październiku ogółem 15.080 ton ładunku, w wywozie 5.311 ton, w przywozie 6.966 ton, w przewozie między portami zagranicznemi 803 tony, w tem 117 ton manufaktury (na Daleki Wschód), oraz 278 standartów i 305 m^3 drzewa. Za frachty zainkasowano £ 6.626.13.9 według parytetu złotego.

Statki **Polsko-Brytyjskiego T-wa Okrętowego** przewiozły pomiędzy portami obszaru celnego polskiego Gdynia i Gdańsk, a portami angielskiemi Londyn i Hull ogółem 8.731 ton, w tem do portów angielskich 6.098 ton, z portów angielskich 2.633 tony. Główną pozycją wywozu były bekony i szynki -- 1.895 ton oraz drzewo 1.705 ton, jaja 679 ton i parafina 447 ton. Przywieziono z Londynu 761 ton drobnicy, zaś z Hull 1.872 ton drobnicy.

Statki **Linji Gdynia—Ameryka** odbyły 1 podróż do Ameryki i jedną z Ameryki, przewożąc w pierwszym kierunku 395 pasażerów, 833 ton towarów i 219 worków poczty, z powrotem przywieziono 153 pasażerów, 334 ton towarów i 40 worków poczty. Na linji palestyńskiej przewieziono 877 ton towarów, 35 worków poczty i 1.785 pasażerów do Palestyny i 250 pasażerów z Palestyny.

Statki **T-wa Polskarob** odbyły razem 15 podróży, przewożąc ogółem 42.792 ton towarów, w tem wywóz z Gdyni wyniósł 39.696 ton, zaś przewóz między obcemi portami 3.096,5 ton. Wywieziono do Szwecji 19.101,5 ton, do Norwegji 14.683,5 ton, do Danji 5.867,5 ton i do Holandji 3.140 ton . Statki Towarzystwa zawinęły do następujacych portów: Västeras, Norrköping, Tofte, Stemmestad, Oxelösund, Göteborg, Kopenhaga, Oslo, Stockholm i Rotterdam.

CUDZOZIEMCY W GDYNI.

W dniu 14. bm. bawili w Gdyni przedstawiciele sowieckiego urzędu dla handlu zagranicznego Dyr. Burchanow i p. Szapiro, w celu zbadania możliwości kierowania transportów drogą morską z Rosji Sowieckiej do Polski i odwrotnie przez Gdynię i Leningrad. W związku z niedawną podróżą statku Żeglugi Polskiej „Śląsk“ do Leningradu, sprawa ta wzbudza coraz większe zainteresowanie.

W tym samym dniu przybył do Gdyni przedstawiciel jednego z największych banków francuskich, Crèdit Lyonnais, p. Streiff. Złożył on wizytę Dyrektorowi Urzędu Morskiego inż. Łęgowskiemu, który udzielił mu przy zwiedzaniu portu szczegółowych informacyj o Gdyni.

WYCIECZKA DZIENNIKARZY Z WARSZAWY W GDYNI.

Na zaproszenie Dyrekcji Polskiej Agencji Eksportu Drewna w dniu 17. bm. przybyła do Gdyni wycieczka dziennikarzy z Warszawy. Celem tej wycieczki było zaznajomienie się ze stanem eksportu drzewa polskiego zagranicę, w szczególności zaś drzewa, pochodzącego z Lasów Państwowych. Goście zwiedzili nietylko urządzenia Paged'u w Gdyni, lecz również i w Gdańsku. W dniu 18. bm. w związku z pobytem tej wycieczki bawił w Gdyni Generalny Dyrektor Lasów Państwowych p. Loret. Podczas konferencji prasowej, która odbyła się w lokalu firmy Dyr. Tow. szczegółowo przedstawił sytuację eksportu drzewa polskiego, przyczem wyjaśnił również sytuację, jaka się wytworzyła w związku z refakcją udzielaną ostatnio eksporterom drzewa przez port gdański.

POBYT WYCIECZKI KURSU URZĘDNIKÓW M. S. Z.

Zgodnie z zapowiedzią w dniu 13. bm. bawiła w Gdyni wycieczka kursu naukowego urzędników Ministerstwa Spraw Zagranicznych. W wycieczce tej wzięło udział 20 urzędników pod kierownictwem radcy M. Grabińskiego. Uczestnicy wycieczki zwiedzili szczegółowo wszystkie urządzenia portu gdyńskiego i wysłuchali wykładu w Urzędzie Morskim. Następnego dnia wycieczka odjechała do Gdańska.

OŻYWIENIE NA RYNKU FRACHTOWYM DLA WĘGLA W GDYNI I GDAŃSKU.

Pewien wzrost frachtowań węgla uwydatnił się ostatnio w Gdyni i Gdańsku, z przeznaczeniem do rozmaitych portów. Stawki frachtowe utrzymują się mimo to na niskim poziomie i wynoszą dla 3000 ton do Dublina od 4 sh. 6 d., do 4 sh. 7½ d., na podróż do stycznia—marca. Statki do dyspozycji natychmiastowej frachtowano do Amsterdamu po 4 sh. 4½ d.

Z PORTU GDAŃSKIEGO

PRZEŁADUNEK TOWARÓW W PORCIE GDAŃSKIM W PAŹDZIERNIKU.

W ciągu miesiąca października w porcie gdańskim panowało dawno nienotowane ożywienie. Obroty towarów tak importowanych, jak i eksportowanych uległy znacznemu zwiększeniu; dotyczy to szczególnie towarów importowanych, ilość których w porównaniu do obrotów tegoż miesiąca w roku ubiegłym wykazały zwyżkę o 92,5%, eksport naogół prawie nie uległ zwiększeniu, wykazując zwyżkę zaledwie o 0,7%. Obrót ogólny — import i eksport — wyraził się w wysokości 532.575 ton, z czego na import przypada 69.844 ton (36.275 ton w X. 1932), zaś na eksport 462.732 ton (459.627 t w X. 1932). Pośród towarów importowanych najbardziej znaczną zwyżkę wykazały rudy — z 5.189,5 ton w październiku 1932 r. do 25.034 ton w październiku br.,

czyli wzrosły pięciokrotnie, o blisko 50% wzrósł import materjałów budowlanych i wyrobów ceramicznych z 12.050 ton do 17.961 ton. Z towarów eksportowanych zgórą dwukrotnie wzrósł eksport drzewa i wyrobów drzewnych z 34.611 ton do 77.547 ton oraz artykułów żywnościowych w szczególności zboża z 53.470 ton do 83.130 ton. Spadł natomiast eksport węgla, asfaltu i t. p. z 360.867 ton do 294.295 ton, przyczem oczywiście na spadek ten głównie wpłynęło zmniejszenie eksportu węgla (z 349.962 ton na 281.131 ton).

Na zwyżkę importu niewątpliwie wpłynęło wprowadzenie w życie w dniu 11. X. 33 r. nowej taryfy celnej, w pewnym stopniu ożywienie przypisać należy również skutkom układów polsko-gdańskich, zawartych we wrześniu br.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW GDYNIA-GDAŃSK

ODJAZDY STATKÓW Z GDYNI I GDAŃSKA.

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten.)

Do portów bałtyckich — Gdańsk — Tallinn — Kotka — Helsingfors
Baltic Ports — Danzig Tallinn — Kotka — Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Dates of sailings

s/s	Gdynia Wtorek	Gdańsk Sobota	Tallinn Środa	Kotka Piątek	Helsingfors Sobota
Śląsk			22. 11.	—	25. 11.
Poseidon		25. 11.	29. 11.	—	2. 12.
Cieszyn	28. 11.	2. 12.	6. 12.	—	9. 12.
Poseidon	5. 12.	9. 12.	13. 12.	—	16. 12.
Śląsk	12. 12.	16. 12.	20. 12.	—	23. 12.
Poseidon	19. 12.	23. 12.	27. 12.	—	30. 12.
Cieszyn	26. 12.	30. 12.	3. 1. 34.	—	6. 1. 34

Po 16 listopada rb. statki powyższe zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Uwaga: Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konosamenty do wszystkich fińskich portów.

Notice: Calls to Wiborg and Leningrad if required.
Through Bills of Lading to all Finish Ports.
The communication with Kotka will be maintained after 17th November if required.

Do Rygi (Riga)

Ferdynand Prowe, Gdynia

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki	Ryga środy
Mercur	20. 11.	22. 11.
Victoria	27. 11.	29. 11.
Mercur	4. 12.	6. 12.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 23. 11. — z Gdańska 25. 11.
s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 30. 11. — z Gdańska 2. 12.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji. Wysp Faroer, New Yorku i portów Morza Śródziemnego.

Notice: Through B/L to Danish Ports, Iceland, Faroes, New York and Mediterranean Ports.

Do Stockholmu (Stockholm)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Ingeborg — z Gdyni 29. 11.
s/s Ingeborg — z Gdyni 16. 12.

Do Aarhus — Odense

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Erna — z Gdyni 29. 11. — z Gdańska 1 12.
s/s Erna — z Gdyni 12. 12.

Do Oslo i wschodnio-norweskich portów (Moss—Kambo—Drammen) (Oslo and East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Akershus — z Gdyni 24. 11.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i zachodnio-norweskich portów (West-Norway Ports).

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Ursa — z Gdańska 1. 12. — z Gdyni 2. 12.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norweskich portów, Petsamo (Finlandja), Islandji i Wysp Faroer.

Notice: Through B/L to all North-Norway Ports, Petsamo (Finland), Iceland and Faroes.

Do Karlskrony (Carlskrona) — Kalmaru (Kalmar)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Borgholm — z Gdyni 28. 11.

Do Malmö — Halmstad — Göteborg

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Iwan — z Gdyni 28. 11.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Borgholm — z Gdyni 28. 11.

Gdańsk (Danzig) — Brema (Bremen)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Mercur — z Gdańska 25. 11.
s/s Victoria — z Gdańska 2. 12.
s/s Mercur — z Gdańska 9. 12.

Do Hamburga (Hamburg)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Little Evy — z Gdyni 27. 11.
s/s Little Evy — z Gdyni 5. 12.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Hamburg środy i soboty	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
Bernhard	18. 11.	21. 11.	25. 11.
Kaete	22. 11.	25. 11.	28. 11.
Albert	25. 11.	28. 11.	2. 12.
Hinrich	29. 11.	2. 12.	5. 12.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich, śródziemnomorskich oraz do portów, położonych nad Łabą.
Notice: Through B/L to all transatlantic, English and Mediterrannean Ports and Elbe Ports.

Do Kopenhagi — Amsterdamu (Copenhagen — Amsterdam)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Hebe — z Gdańska 22. 11.
s/s Ajax — z Gdyni 27. 11. — z Gdańska 29. 11.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów nadreńskich i nad Menem oraz do wszystkich portów zamorskich.
Notice: Through B/L to all Rhenish and Main River Ports and to all transatlantic Ports.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Chorzów — z Gdańska 24. 11.
s/s Śląsk — z Gdyni 28. 11. — z Gdańska 1. 12.
s/s Chorzów — z Gdyni 5. 12. — z Gdańska 8. 12.
s/s Cieszyn — z Gdyni 12. 12. — z Gdańska 15. 12.

Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek, z Gdańska w każdy piątek, z Rotterdamu w każdą sobotę. — Poza wyżej wymienionemi statkami „Żegluga Polska" przyjmuje ładunki do Rotterdamu na statki dodatkowe „Godhem" i „Ludwig Kolberg" odchodzące z Gdyni w soboty oraz z Gdańska w poniedziałki. —
Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i innych portów holenderskich oraz do portów reńskich.
Notice: Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Antwerpja czwartki i soboty	Rotterdam wtorki i sob.	Gdynia poniedz. i czwart.	Gdańsk środy i soboty
Ceres				22. 11.
Phoebus		18. 11.	23. 11.	25. 11.
Butt	18. 11.	21. 11.	27. 11.	29. 11.
Vulcan		25. 11.	30. 11.	2. 12.
Minos		28. 11.	4. 12.	6. 12.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich.
Notice: Through B/L to all transatlantic and Rhenish Ports.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska" S. A.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia	Gdańsk	Antwerpja
Cieszyn			22. 11.
Tczew	21. 11.	24. 11.	31. 11.
Śląsk	28. 11.	1. 12.	6. 12.
Tczew	5. 12.	8. 12.	15. 12.
Cieszyn	12. 12.	15. 12.	20. 12.
Tczew	19. 12.	22. 12.	29. 12.
Śląsk	26. 12.	29. 12.	3. 1. 34.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Butt — z Gdyni 27. 11. — z Gdańska 29. 11.
s/s Vulcan — z Gdyni 30. 11. — z Gdańska 2. 12.

Do Leith — Grangemouth.

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Majorca — z Gdyni 25. 11.

Odjazd w każdą sobotę. — Sailing every Saturday.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich większych portów Szkocji Anglji Północnej i Irlandji.

Notice: Through B/L to all Ports of Scotland, North-England and Ireland.

Do Londynu (London)

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

s/s Premjer — z Gdańska 22. 11. — z Gdyni 23. 11.
s/s Premjer — z Gdańska 6. 12. — z Gdyni 7. 12.
s/s Premjer — z Gdańska 20. 12. — z Gdyni 21. 12.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia — z Gdańska 28 11. — z Gdyni 30. 11.
s/s Baltonia — z Gdańska 12. 12. — z Gdyni 13. 12.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lublin — z Gdańska 22. 11. — z Gdyni 23. 11.
s/s Lwów — z Gdańska 29 11. — z Gdyni 30. 11.
s/s Lublin — z Gdańska 6. 12. — z Gdyni 7. 12.

Do Antwerpji — Gandawy — Brukseli — Ostendy (Antwerp — Ghent — Brussel — Ostend)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Bravore — z Gdyni 25. 11.
s/s Ellavore — z Gdyni 5. 12.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre — La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Skjöld — z Gdyni 27. 11. — z Gdańska 30. 11.

Do portów włoskich i sycylijskich (Italian and Sicilian Ports)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Tula — z Gdyni 30. 11.

Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Karla — z Gdyni 2. 12.
s/s Irsa — z Gdyni 9. 12.

Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir — Villa Alhucemas — Tetuan — Fedhala

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Melilla — z Gdyni 12. do 15. 12. — z Gdańska 12. do 15. 12.

Uwaga: Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcia o ile zaofiarowane w dostatecznej ilości.
Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 300 ton.

Malaga — Cartagena — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapel — Catania — Messina — Palermo

Bergenske Baltic Transports Ltd.

par. Neapel — z Gdyni 25. 11. — z Gdańska 23. 11.
par. Mansuria — z Gdyni 23. 12. — z Gdańska 21. 12.
Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego
(Alexandria, Piraeus, Istanbul, Beyrouth, Jaffa, Haifa)

Polska—Lewant, Agencja Okrętowa

m/s Gotland — z Gdyni 24. 11. — z Gdańska 25. 11.
m/s Erland — z Gdyni 5. 12. — z Gdańska 6. 12.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich
Notice: Through B/L to all Levant Ports.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s Scanyork — z Gdyni 8. 12.
s/s City of Fairbury — z Gdyni 17. 12.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax (Canada)

Linja Gdynia — Ameryka (PAM)

s/s Kościuszko — z Gdyni 22. 11.

Do Ameryki Południowej (South - America)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Pacific — z Gdyni 2. 12.
s/s Margareta — z Gdyni 30. 12.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Navigator — z Gdyni 17. 11.

Gdynia — Daleki Wschód (Far East)
Do Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Shanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)

Polska Agencja Morska

s/s Helenus — z Gdyni 25. 11.
s/s City of Bath — z Gdyni 16. 12.

Gdynia — Cape Town — Algoa Bay — Mosesl Bay — Durban — East London — Laurenco Marqués

Bergenske Batlic Transport Ltd.

s/s Gunnaren — z Gdyni 5. 12.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW DO GDYNI I GDAŃSKA.

Homeward Sailings to Gdynia and Danzig — Schiffsankünfte in Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice - Änderungen vorbehalten.)

Nowy York (New York) — Gdynia

American Scantic Line

Sailings from New York
Odjazdy z Nowego Yorku
s/s Scanmail 1. 12.
s/s Scaupenn 9. 12.
s/s Argosy 16. 12.

Due to arrive at Gdynia
Oczekiwane w Gdyni
s/s Sagaporack 24. 11.
s/s Scanyork 1. 12.
s/s Scanuiail 16. 12.

Linja Gdynia—Ameryka (PAM)
(Polsko Transatlantyckie Tow. Okrętowe)

Salings from New York
Odjazdy z Nowego Yorku
s/s Kościuszko 8. 12.

Due to arrive at Gdynia
Oczekiwane w Gdyni
s/s Kościuszko 20. 12.

Filadelfja (Philadelphia) — Gdynia

American Scantic Line

Salings from Philadelpia
Odjazdy z Filadelfji
s/s Scanmail 29. 11.
s/s Scanyork 1. 12.
s/s Scaupeun 5. 12.

Due to arrive at Gdynia
Oczekiwane w Gdyni
s/s Minnequa 5. 12.
s/s Minnequa 16. 12.
s/s Scanmail 16. 12.

Halifax (Canada) — Gdynia

Linja Gdynia—Ameryka

Sailings from Halifax
Odjazdy z Halifax'u
s/s Kościuszko 10. 12.

Oczekiwane w Gdyni
Due to arrive at Gdynia
s/s Kościuszko 20. 12.

Tallinn — Kotka — Helsingfors — Gdynia — Gdańsk

„Żegluga Polska" S. A.

Sailings — daty odjazdów

s/s	Gdynia Wtorek	Gdańsk Sobota	Tallinn Środa	Kotka Piątek	Helsingfors Sobota
Śląsk			22. 11.	—	25. 11.
Poseidon	21. 11.	25. 11.	29. 11.	—	2. 12.
Cieszyn	28. 11.	2. 12.	6. 12.	—	9. 12.
Poseidon	5. 12.	9. 12.	13. 12.	—	16. 12.
Śląsk	12. 12.	16. 12.	20. 12.	—	23. 12.
Poseidon	19. 12.	23. 12.	27. 12.	—	30. 12.
Cieszyn	26. 12.	30. 12.	3. 1. 34	—	6. 1. 34.

Po. 16 listopada rb. statki pow. zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Hamburg — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Sailings — odjazdy

s/s lub substytut	Hamburg środy i soboty	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
Kaete	22. 11. 33.	25. 11. 33.	28. 11. 33.
Albert	25. 11. 33.	28. 11. 33.	2. 12. 33.
Hinrich	29. 11. 33.	2. 12. 33.	5. 12. 33.

Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska“ S. A.

Daty odjazdów — Sailings

z Rotterdamu — s/s Cieszyn 25. 11.
z Rotterdamu — s/s Chorzów 2. 12.
z Rotterdamu — s/s Śląsk 9. 12.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Sailings — odjazdy

Statek lub subst.	Rotterdam wtorki i soboty	Gdynia poniedz. i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Ceres			22. 11.
Phoebus		23. 11.	25. 11.
Butt	21. 11	27. 11.	29. 11.
Vulcan	25. 11.	30. 11.	2. 12.
Minos	28. 11.	4. 12.	6. 12.

Antwerpja (Antwerp) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska“ S. A.

Daty odjazdów — Sailings

z Antwerpji — s/s Cieszyn 22. 11.
z Antwerpji — s/s Tczew 29. 11.
z Antwerpji — s/s Śląsk 6. 12.

Antwerpja (Antwerp) — Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Daty odjazdów — Sailings

s/s	Antwerpja	Rotterdam	Gdynia	Gdańsk
Butt	18. 11.	21. 11.	27. 11.	29. 11.

Brema (Bremen) — Gdynia — Ryga — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Daty odjazdów — Sailings

Statek lub substytut	Brema czwartki	Gdynia poniedziałki	Ryga środy	Gdańsk soboty
Victoria	23. 11.	27. 11.	29. 11.	2. 12.
Mercur	30. 11.	4. 12.	6. 12.	9. 12.

Londyn (London) — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

s/s	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
Premjer			22. 11.
Premjer	30. 11.	3. 12.	6. 12.
Premjer	14. 12.	17. 12	20. 12.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s	Odjazd z Londynu (Saling from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
Baltonia	23. 11.	26. 11.	29. 11.
Baltonia	7. 12.	12. 12.	14. 12.
Baltonia	21. 12.	26. 12.	27. 12.

Hull — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

s/s	Odjazd z Hull (Sailing from Hull)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
Lublin			22. 11.
Lwów	23. 11.	26. 11.	29. 11.
Lublin	30. 11.	3. 12.	6. 12.
Lwów	7. 12.	10. 12.	13. 12.

Porty Golfu — Gdynia
Golf Ports (U. S. A. Cotton and South Atlantic Ports) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	New Orleans	Galveston/Houston	Savannah	Gdynia/Gdańsk
m/s Topeka			21. 11.	10. 12.
m/s Taurus				18. 12.
m/s Vasaholm	18. 11.	25. 11.	—	23. 12.
m/s Toledo	28. 11.	5. 12.	—	5. 1. 34.

Rio de Janeiro — Victoria — Santos — Gdynia/Gdańsk

Bergenske Baltic Transports Ltd.

Bezpośrednia okazja załadowania KAWY z Rio de Janeiro, Victoria i Santos do Gdyni/Gdańska:

Termin wyjścia

	z Santos	z Rio de Janeiro	z Victoria	przyj. Gdynia/Gdańsk
par. Orient				2. 12.
par. Herakles				10. 12.
par. Equator	22. 11.	24. 11.	26. 11.	30. 12.
par. Mercator	4. 12.	6. 12.	8. 12.	8. 1. 34.

Porty lewantyńskie (Levant) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

Sailings — Odjazdy

	Derindje	Bourgas	Anatolja	Istambul	Pireus	Izmir	Calamata	Patras	Aleksan.	Paläst.	Gdynia Gdańsk
				—	—	—	—	—	—	—	6. 12.
m/s Erland	—	—	—	—	—	—	24. 11.	—	—	25. 11.	20. 12.
m/s Blaland	—	—	—								

Morze Śródziemne — Włochy — Sycylja — Gdańsk — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

Sailings — Odjazdy

	Marsylja	Genua	Livorno	Neapel	Bari	Catania	Messina	Palermo	Gdynia
par. „HISPANIA" . .	—	—	—	—	—	—	—	—	25/11.
par. „SCANDINAVIA"	—	—	—	—		—	—	—	29/11.
par. „IBERIA" .	—	—	—	—	27/11	30/11	1/12	2/12	20,12

Hiszpanja — Gdynia — Gdańsk

(Spain — Gdynia — Danzig)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

Sailings — Odjazdy

	Tarragona	Walencia	Alicante	Cartagenia	Almeria	Malaga
par. Mansuria			22. 11.	23. 11.	24. 11.	25. 11.
par. Paledonia	1. 12.	4. 12.	5. 12.	5. 12.	7. 12.	8. 12.



ROZWÓJ SZWEDZKIEJ MARYNARKI HANDLOWEJ.

Szwecja zajmuje obecnie czwarte miejsce na świecie pod względem ilości budowanego tonażu, po Anglji, Francji i Japonji. Ostatnie raporty donoszą, iż buduje się obecnie w stoczniach szwedzkich 14 statków o łącznej pojemności 71.400 b. r. t. W ciągu trzeciego kwartału br. spuszczono w Szwecji na wodę 5 statków o łącznej pojemności 22.400 ton, co stawia Szwecję na drugiem miejscu po Anglji pod względem wykończonych w tym kwartale konstrukcyj okrętowych.

SUBSYDJA NIEMIECKIEJ FLOTY HANDLOWEJ.

W okresie od 1 maja do 1 listopada br. niemieckie towarzystwa żeglugowe otrzymały subsydja od Rządu na ogólną sumę 20 miljn. RM. Subsydja te udzielane były w formie premij za eksploatację tonażu, w wysokości 3 fenigów od b. r. t. i podróży oraz 20% dodatku od pensyj wypłaconych za podróże. Dzięki powyższemu największe towarzystwa żeglugowe jak Hapag i Lloyd otrzymały podobno w wyżej podanym czasie około 5 miljn. RM. — Subsydja te mają być nadal udzielane do końca bieżącego roku.

Jako rezultat powyższej akcji Rządu Rzeszy, osiągnięto uruchomienie około ½ miljn. ton nieczynnego tonażu, na ogólną jego cyfrę

dochodzącą do 1 miljn. ton, jak również zatrudnienie 5000 bezrobotnych przedtem marynarzy.

Powyższa akcja subsydjowa ma być rozciągnięta obecnie również na żeglugę transoceaniczną, która znajduje się w wyjątkowo trudnem położeniu w związku ze spadkiem dolara.

STRATY FLOTY ŚWIATOWEJ WE WRZEŚNIU BR.

Podług miesięcznego raportu Lloydu Niemieckiego za wrzesień br. straty floty światowej w tym miesiącu wynosiły ogółem 16 jednostek o łącznej pojemności 27.781 ton brutto, wobec 24 jednostek o pojemności 24.152 ton w sierpniu br.

SPADEK OBROTÓW WĘGLOWYCH PRZEZ ROTTERDAM.

Obrót tranzytowy w wywozie węgla przez Rotterdam wykazał we wrześniu dość znaczny spadek w porównaniu z sierpniem. Ogółem przeszło w tranzycie we wrześniu 570.348 ton węgla, podczas gdy w sierpniu 625,319 ton. Do poszczególnych krajów wywieziono następujące ilości:

	sierpień	wrzesień
Niemcy	72,449 ton	71.095 ton
Francja	93,136 „	122,538 „
Szwecja	23,667 „	9,914 „
Irlandja	21,592 „	18.005 „
Włochy	172,790 „	230,785 „
Szwajcarja	12.297 „	19,219 „
Algier i Tunis	35,302 „	6.070 „
Argentyna	31,048 „	5,271 „
Brazylja	43,195 „	6,717 „

ROZWÓJ MARYNARKI HANDLOWEJ WE WŁOSZECH.

Jedenasty rok ery faszystowskiej we Włoszech zamyka się dodatnim bilansem wysiłków nad rozbudową i rozwojem własnej floty handlowej. Na podkreślenie zasługują przytem następujące momenty: zdobycie niebieskiej wstęgi Atlantyku przez „Rex'a", oddanie do eksploatacji „Conte di Sovoia" jednego z najlepszych jednostek floty światowej, „masterpiece" stoczni tryjesteńskich, wykończenie „Oceani", kursującej obecnie już na pośpiesznej linji do Ameryki Południowej, zwycięstwo „Neptunji" na wodach Rio Grande do Sul, w konkurencji z niemieckim statkiem „Cap Arcona", który uważany był za najszybszy statek, kursujący na wodach południowego Atlantyku, budowa statku motorowego „Galatea" dla linji na Morze Egipskie i do Aleksandrji, zorganizowanie podróży okrężnych (wycieczek) przez towarzystwa Halia i Consulich oraz podróży turystycznych przez Lloyd Triestino. — Oprócz powyższych rekordów konstrukcyjnych w dziedzinie budownictwa okrętowego, podkreślić należy szeroko zakrojoną i konsekwentnie przeprowadzaną akcję inwestycyjną w portach, obejmującą instalację nowych silosów zbożowych, rozbudowę doków i nadbrzeży, reorganizację portu w Bari i przebudowę terenów załadowczych w Wenecji, Neapolu, Civita, Vecchia, Livorno i t. d.

Do najważniejszych zmian organizacyjnych, przeprowadzonych pod regime'm faszystowskim zaliczyć należy fuzię największych włoskich towarzystw okrętowych, co dało bardzo korzystne rezultaty, eliminując wzajemną konkurencję, stratę materjału i braki organizacyjne towarzystw konkurujących na tych samych linjach.

W ostatnich latach poświęcono dużo starań zorganizowaniu licznych nowych linij okrętowych pod własną banderą oraz modernizacji a szczególnie przyspieszeniu linij pasażerskich transoceanicznych. Na Morzu Śródziemnem uruchomiono nowe linje z Genui i Tryjestu do europejskich i adrjatyckich portów Morza Czarnego oraz Grecji, Palestyny, Syrji i Egiptu.

W komunikacji transoceanicznej stworzono linje ekspresowe do Północnej i Południowej Ameryki, do portów Pacyfiku i Północnej Brazylji, do Indji Zachodnich i Wschodnich, jak również do Japonji, Chin i Australji. Floty największych włoskich towarzystw żeglugowych liczą obecnie łącznie około 900.000 ton pojemności i posiadają najbardziej nowoczesne statki. Włoska flaga handlowa ukazuje się obecnie stale we wszystkich większych portach świata i tonaż włoski kursuje na najważniejszych światowych szlakach komunikacyjnych, obsługując tak handel zagraniczny swego kraju, jak i handel międzynarodowy.

Równocześnie z rozwojem włoskiej floty handlowej nastąpił znaczny rozwój portów włoskich, specjalnie w ostatnich latach. Frekwencja statków w portach włoskich wzrosła z 277,754 jednostek w r. 1928 na 409.567 jednostek w r. 1932.

Znaczny wzrost udziału floty włoskiej w obsłudze własnego handlu zagranicznego oraz w obsłudze ruchu pasażerskiego i emigracyjnego pozwala patrzeć kierownikom włoskiej polityki morskiej z ufnością w najbliższą przyszłość. Tembardziej, iż pomimo znacznej redukcji tonażu, o około 600.000 ton, efektywna wydajność eksploatacyjna floty włoskiej nie zmniejszyła się, dzięki jej modernizacji.

SPRAWY KOMUNIKACYJNE I TARYFOWE

NOWA TARYFA PRZEŁADUNKOWA KOMUNIKACJI KOLEJOWO-RZECZNEJ DUNAJEM, WEŁTAWĄ I ŁABĄ.

Z dniem 20 października br. weszła w życie nowa taryfa kombinowana czesko-słowackiej żeglugi na Dunaju, Wełtawie i Łabie i kolei czeskosłowackich, umożliwiająca nader tani przewóz przesyłek tranzytowych z Węgier, Jugosławji, Bułgarji i Rumunji przez czeskosłowackie porty dunajowe Bratislava i Komarno koleją do portów nad Łabą w Loubi i nad Wełtawą w Holesovice a dalej temi rzekami do wolnej strefy czeskosłowackiej w Hamburgu do wywozu morzem, jak również i w odwrotnym kierunku t. zn. towarów nadchodzących do Hamburga morzem, przeznaczonych dalej do wymienionych krajów Łabą do Loubi i koleją do portów Bratislava i Komarno. Taryfa ta niema zastosowania na przewóz towarów do samego Hamburga bez dalszego wywozu morzem, ani też do towarów, nadawanych w Hamburgu, natomiast może być użyta wyjątkowo także na przewóz suszonych śliwek, powidła i nasion strączkowych w kierunku od portów dunajowych przez Loubi lub Helesovice do portów w Magdeburgu i Dreźnie.

Regulaminowe postanowienia tej taryfy przewidują użycie w tej komunikacji specjalnego dokumentu przewozowego dla transportu koleją i statkiem rzecznym z odcinkiem indosatowym, który daje możność uczynienia tego dokumentu prze-

wozowego przenośnym. W tym celu zaopatrzony jest dokument przewozowy w adnotację: „Proszę wydać list przewozowy okazicielowi odcinka, którego odbiór potwierdzam".

Towarzystwo czechosłowackiej żeglugi na Łabie o tyle nie jest obowiązane do wykonania przewozu przy wezbraniu rzeki lub jeśli stan wody jest niższym aniżeli 180 cm poniżej zera w Dreźnie, o ile chodzi o przeładunek w Loubi, a 30cm niżej zera w Usti n. Łabą dla przesyłek przeładowywanych w Holesovice. Również ustaje obowiązek przewozu w czasie niebezpieczeństwa od kry lodowej i w czasie publicznie ogłoszonego zamknięcia żeglugi.

Regulaminowo ustalone dla tej komunikacji tedminy dostawy, które oczywiście nie są miarodajnemi dla rzeczywistego trwania przewozu przesyłek, a są tylko stosowane przy obliczaniu odszkodowania za przekroczenie terminu dostawy, są następujące: Przy przewozie statkiem pospiesznym (motorowym) od Hamburga termin odprawy 6 dni, od portów dunajowych 2 dni, a w obu wypadkach termin przewozu po 2 dni od każdych 100 km. Przy przewozie statkiem holowanym od Hamburga termin odprawy 14 dni, od portów dunajowych 2 dni, a w obu wypadkach termin przewozu po 3 dni od 100 km rozpoczętych. Odległości w górę rzeką liczą się przytem podwójnie.

Co do wyboru między przewozem przez port Loubi nad Łabą, a przez port Holesovice nad Wełtawą nadawca o tyle jest ograniczony, że od Hamburga zawsze skierowuje się przesyłki przez Loubi, zaś do Hamburga od 15 kwietnia do 15 listopada wyłącznie przez Holesovice, pozatem obydwa porty mogą być dowolnie używane.

Taryfa ta zawiera taryfy artykułowe na następujące grupy towarów: Kierunek od Hamburga do Dunaju: towary różnego rodzaju, asfalt, farby ziemne, drzewo i korzenie farbiarskie, drzewo egzotyczne, guma, szmaty, tkaniny i worki jutowe, kakao, kawę, kapek, korek, metale, pasze, skóry, saletrę chilijską, minerały, orzechy, owoce, papier, pieprz, nasiona i owoce oleiste, makuchy, żywicę, włókna roślinne, ryż, siarkę, krochmal, tytoń, trawę morską, garbniki, tłuszcze i oleje, powozy, produkty naftowe, żelazo i stal, wyroby z żelaza i stali, przędzę, wełnę, sodę amonjakalną i ług żrący.

Kierunek od Dunaju do Hamburga, Magdeburga i Drezna: towary różnego rodzaju, cement, cebula, wyroby drewniane, drzewo, szmaty, tkaniny bawełniane, jutowe, worki jutowe, klej, mączkę kościaną rośliny lecznicze, spirytus, marmeladę, wyroby młynarskie, zboże i rośliny strączkowe, paprykę, potaż, wyroby powroźnicze, nasiona, słód, krochmal, tytoń, skórę, wino, wełnę owczą, wody mineralne, żelazo i stal, wyroby z żelaza i stali, owoce suszone, powidła pomidorowe.

Stawki opłat przewozowych tej taryfy stosuje się tylko do przesyłek wagonowych, które się przewozi koleją jako przesyłki zwyczajne, natomiast Łabą i Wełtawą jako zwyczajne statkami holowanemi, a przy wielu artykułach prócz tego także i jako pospieszne statkami motorowemi. Stawki są wyznaczone za całą drogę przewozu między Hamburgiem a Bratislavą wzgl. Komarno sumarycznie w jednej cyfrze, zawierającej prócz przewoźnego i frachtu rzecznego również opłaty dodatkowe za przeładunek z wagonu kolejowego na statek lub odwrotnie w Loubi lub Holesovice, Bratislava lub Komarne, opłatę za dokonanie odprawy celnej po drodze, wagowe za pierwsze zważenie na wadze wagonowej w kolejowej stacji nadawczej oraz opłatę za ubezpieczenie przeciw hawarji wielkiej na Łabie i Wełtawie. Pozatem jeszcze obejmuje stawka opłatę za jednorazowe przeładowanie lub jednorazowe przyholowanie do statku morskiego wzgl. nabrzeża lub odwrotnie, w wolnej strefie Hamburga.

Stawki opłat przewozowych na szereg artykułów są podane w różnej wysokości, zależnie od tego, czy kraj przeznaczenia wzgl. pochodzenia danej przesyłki położony jest przy środkowym czy też dolnym biegu Dunaju, a ponadto są przewidziane dla pewnej ilości artykułów refakcje, dostępne w drodze zwrotu. Mimo ustalenia w taryfie bezpośrednich stawek pozostaje w mocy dotychczas stosowane udzielanie prowizji ekspedytorom ze strony żeglugi rzecznej.

Co do poziomu swego stawki nowej tej taryfy są znacznie tańsze od dotychczasowych kosztów przewozu tą drogą, a także od stawek opłat przewozowych kombinowanej komunikacji między Hamburgiem a wymienionemi krajami przez port na Dunaju w Regensburgu, podczas gdy się mniej uwydatnia ta konkurencja w porównaniu ze stawkami taryfy polsko-czeskosłowacko-dunajowej. Oczywiście, że czas trwania przewozu przez Regensburg Dunajem jest znacznie krótszym, aniżeli Łabą, wobec czego mimo droższych kosztów przewozu będzie często droga na Re-

gensburg wybieraną. Tak samo zachęci nieraz prędszy przewóz od portów polskich do Bratislava do wyboru drogi przez Polskę. Tem niemniej omawiana taryfa jest wybitnie konkurencyjną dla komunikacji między portami niemieckiemi i polskiemi, a wyżej wymienionemi krajami naddunajowemi, a nawet i dalej położonemi krajami lewantyńskiemi. Niemcy roszczą sobie pretensje o dopuszczenie do udziału w przewozach na podstawie tej taryfy niemieckich towarzystw żeglugi na Łabie, powołując się na dopuszczenie ze swej strony czeskosłowackiego towarzystwa żeglugi na Dunaju do udziału w taryfach niemieckich dunajowych na Regensburg i Passau. Przeciwko komunikacji przez porty polskie ostrze tej taryfy nie mogło być w tym samym stopniu skierowane, jak przeciw komunikacji przez Regensburg, gdyż uczestnicząc w komunikacji polsko-czeskoslowacko-dunajowej, koleje czeskosłowackie nie mogły stwarzać sobie konkurencji. Tanim kosztom przewozu Łabą możnaby było przeciwstawić ze strony polskiej, o ileby ulgi taryfowe nie wystarczały, chyba tani przewóz towarów zwłaszcza w dół rzeki Wisłą po usprawnieniu na niej żeglugi. Lecz i przy obecnym stanie żeglugi na Wiśle w niejednym wypadku możliwym byłby tańszy przewóz tranzytu przez Polskę, gdyby nasza żegluga rzeczna doznała w Taryfie Część II, Zeszyt III przez ustanowienie tanich stawek dowozowych koleją takiego poparcia, jakiego swym żeglugom rzecznym udzielają koleje zagraniczne. Przy obecnym stanie rzeczy najważniejszym czynnikiem, który zdoła zaradzić nowej konkurencji, na jaką narażone są porty polskie przez wprowadzenie omawianej czeskosłowackiej taryfy, jest jedynie tylko szybkość przewozu, umożliwiona przez ustalenie odpowiednich tras pociągów dalekobieżnych przez oba zainteresowane zarządy kolejowe w roku bieżącym. Chodziłoby zatem tylko o ścisłe przestrzeganie ustalonych planów przewozu zwłaszcza w komunikacji polsko-czeskosłowacko-dunajowej, ułatwione przez zaprowadzone oznaczanie wagonów specjalnemi nalepkami, oraz ścisłe zbadanie, czy ustalonych planów przewozu nie dałoby się jeszcze bardziej usprawnić.

ZMIANY TARYF KOLEJOWYCH.

W miesiącu listopadzie br. przeprowadzono następujące zmiany w kolejowych taryfach:

W taryfie osobowej niestety jeszcze przed przeprowadzeniem ogólnej obniżki taryfy, uznanej już przez sam Zarząd kolejowy za zbyt wysoką, a która ma być przeprowadzoną dopiero z dniem 1 stycznia 1934 r., ze szkodą dla turystyki zimowej oraz uzdrowisk zimowych *uszczuplono wymiar ulg, które właśnie miały zachęcać do wyjazdów koleją w okresie zimowym.* Dotychczasowe 33⅓% obniżki na przejazd grupami w celach kulturalno-oświatowych, turystycznych, sportowych oraz do miejsc odpustowych za zaświadczeniami Dyrekcyj kolejowych zmieniono z 33⅓% na 25%, zwiększając ilość uczestników z 8 osób na 10, taksamo też zmniejszono wymiar zniżki na przejazd członków Towarzystw turystycznych i Polskiego Związku Narciarskiego od 15 listopada br. właśnie przed rozpoczynającym się sezonem narciarskim. Ulgę na przejazd powrotny z uzdrowisk krajowych również przed początkiem sezonu zredukowano z 80% na 50%.

Rozporządzenie z 2 listopada br. Hou 1762 Ministerstwo Komunikacji dopuściło *wydawanie bezpośrednich biletów w komunikacji między Gdynią i Gdańskiem z jednej strony a następującemi stacjami kolei wąskotorowych:* Beniowo, Brześć Kujawski, Dacie Kolskie, Dobre, Izbica, Krośniewice, Lubraniec, Piotrków Kujawski, Radziejów, Smolsk, Sempolna, Czernikowo, Lipno Płockie, Rypin, Kolno, Myszyniec; Nowogród, Ostrołęka, Biała Rawska, Rawa Mazowiecka, Grudusk i Przasnysz. Jadący do tych stacyj wąskotorowych podróżni mogą zatem domagać się w Gdyni i Gdańsku bezpośredniej odprawy przy kasach kolejowych i w Biurach Podróży, o ile nie przyjdą do kasy w ostatniej chwili przed odjazdem pociągu. —

Z dniem 1 listopada br. wobec znacznego odciążenia pracy stacji przetokowej Gdańsk Rdz. i Zajączkowa Tczewskiego przez uruchomienie nowej kolei Herby Nowe—Gdynia, *odwołano* nareszcie *dodatkowe terminy dostawy* przy przesyłkach, przechodzących przez te dwie stacje przetokowe, a także dla przesyłek nadawanych i odbieranych na stacji Gdynia, natomiast dla stacji Gdynia Port zmniejszono tylko dodatkowe terminy dostawy przy przesyłkach pośpiesznych z 2 dób na 1 dobę, a przy zwyczajnych z 3 dób na 2 doby. Poruszaliśmy brak usprawiedliwienia tych dodatkowych terminów dostawy w związku z obniżeniem nawet normalnych terminów dostawy np. ze strony kolei włoskich. Nie sądzimy zatem, żeby koleje polskie były o tyle mniej sprawne, by maksymalne terminy dostawy, przewidziane w KMT, nie miały wystarczyć do obsłużenie portu w Gdyni, mimo, że potrzebną jest jeszcze pewna rozbudowa torów portowych.

Uważamy, że przy istniejących obecnie warunkach obsługi kolejowej portu regulaminowy termin odprawy przesyłek 1 doby przy pośpiesznych, a 2 dób przy zwyczajnych przesyłkach nie potrzebuje być wcale przekraczany, zatem nie było powodu do zatrzymania dodatkowych terminów dostawy dla stacji Gdynia-Port. Dlaczegoż przy znanej prawości PKP ma klient np. czeskosłowacki odnosić mylne wrażenie, że koleje włoskie pracują w Tryjeście sprawniej, aniżeli polskie w Gdyni?

Przedłużenie terminu wolnego od postojowego za wagony podstawiane do załadowywania węglem, przeznaczonym na eksport przez porty polskie, do godzin 72, a przybywające z węglem do portów do ładowania na statki do 96 godz. obowiązujące do końca września br. przedłużono do końca br.

W Aneksie do Taryfy towarowej Część II obniżono *kontyngent refakcyjny na wywóz celulozy w poz. l. 3* z 6.000 na 3.000 ton rocznie.

Nową poz. e9 uczyniono wreszcie zadość ciągłym żądaniom *obniżenia kosztów przewozu węgla na dalsze odległości* w ten sposób, że ustanowiono jednakowe obniżene stawki opłat przewozowych po 152 gr. od 100 kg. za przewóz węgla z Zagłębi węglowych do stacyj. położonych na wschód od linji kolejowej i powietrznej Granica Państwa pod Woronienką — Delatyn — Chryplin — Halicz — Podwysokie — Potutory — Krzywe — Krasne — Brody — Kiwerce — Kowel — Brześć — Czeremcha — Hajnówka — Waliły — Sokółka — Granica Państwa pod Grajewem, z wyłączeniem stacyj imiennie wyżej wymienionych oraz leżących na linjach, znajdujących się między temi stacjami, a po 140 gr. jeśli te stacje położone są w okręgu Dyrekcji lwowskiej i stanisławowskiej. Jest to obniżenie 20% dotychczasowych opłat ulgi specjalnej p. 5—c) tar. wyj. E1, a dla wymienionych stacyj Dyrekcji lwowskiej i stanisławowskiej nawet 26%. Dziwnem jest, że bardzo pożądaną tę ulgę nie przyznano analogicznie do ulgi specjalnej tar. wyj. E1 i E2 wszystkim stacjom, położonym dalej od kopalń węgla, jak 500 km., a ograniczono obszar ważności tej ulgi linją demarkacyjną, poprowadzoną mniej więcej w takiej odległości od Zagłębia węglowego, w jakiem położoną jest od Zagłębu Gdynia, licząc odległość krótszą przez nową kolej Herby Nowe — Gdynia. Wskutek tak dziwnego poprowadzenia tej linji demarkacyjnej wyłączone zostały z korzystania z tej ulgi, o której udzielenie tyle razy dopominała się tutejsza Izba Przemysłowo-Handlowa. stacje pomorskie, mimo, że licząc odległość linjami kolei państwowych, dalej są położone od Zagłębia aniżeli niektóre stacje, objęte ulgą. Dziwnem jest specjalne uprzywilejowanie pod względem ulgi Wschodniej Małopolski, gdy racja chyba nakazywała ustalenie wysokości obniżki wyłącznie tylko odpowiednio do odległości i wzrastających z nią kosztów dowozu węgla. Zdaje się, że miarodajnym był przy tem zarządzeniu taryfowem wzgląd fiskalny, obawiający się większych strat przy przyznaniu ulgi okolicom bardziej uprzemysłowionym, aniżeli kresy wschodnie, a nie licząc się z tem, że przemysł portowy w Gdyni zasługuje przynajmniej na takie same względy, jak konsument węgla na kresach wschodnich i narażonym być może na pokusę zaopatrywania się w węgiel angielski.

Nową poz. r5 wprowadzono w Aneksie do wewnętrznej taryfy towarowej *dla utrzymania na przebiegu przez Polskę tranzytu do Rumunji i Bułgarji specjalnie obniżone stawki opłat przewozowych* od Granicy Państwa pod Chorzowem i Zebrzydowicami do Granicy Państwa pod Śniatynem Załuczem na przewóz tranzytowy przesyłek do Bukaresztu, Ploesti, stacji portowych Braila, Constanta, Galati, Giurgiu oraz stacji granicznej rumuńsko-bułgarskiej Boteni (Bazargic Sud). Ulgowe te stawki są niższe, niż udziały PKP., wliczone do taryfy związkowej polsko-rumuńskiej, którą tak samo jak i polsko-rumuńską taryfę portową, jak zapowiadaliśmy, pozostawiono w mocy do 1 stycznia 1934 r.. do którego to czasu spodziewanem jest ukończenie układu nowego wydania tych taryf.

W polsko-rumuńskiej taryfie portowej obniżono od 10 listopada br. *stawki opłat przewozowych na progi, deszczułki, klepki, fryzy, słupy telegraficzne, okrąglaki, dłużyce itp., kopalniaki i drzewo celulozowe z drzewa iglastego o 82 gr., zaś na materjał tarty z drzewa iglastego* o 106 gr. od wszystkich stacyj rumuńskich do stacyj polskich portowych. Spodziewać się należy wzmożenia się wskutek tej ulgi taryfowej dowozu drzwa rumuńskigo do naszych portów.

W komunikacji z Austrją ograniczono przymus opłaty nalżności kolejowych przez nadawcę do granicy czeskosłowacko-austrjackiej jedynie tylko na przesyłki węgla i koksu, za śzwolniono od tego inne przesyłki.

W polsko-węgierskiej taryfie związkowej zmieniono postanowienia o obliczaniu frankatury do granicy czeskosłowacko-węgierskiej w ten sposób, że może być obliczaną

na podstawie częściowej stawki taryfy związkowej do punktu granicznego. leżącego na drodze przewozu.

Z ważnością od 1 grudnia br. *wyjdzie dodatek II do Taryfy polsko-rumuńsko-lewantyńskiej*, który między innemi zmianami i uzupełnieniami zawierać będzie także żądane przez tutejszych interesantów *włączenie drutu kolczastego do taryfy* Nr. 170, dział L—2.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

ROZPORZĄDZENIE MINISTRÓW: SKARBU, PRZEMYSŁU I HANDLU ORAZ ROLNICTWA I REFORM ROLNYCH z dnia 25 października 1933 r. o ulgach celnych

(Dz. Ust. R. P. Nr. 88/1933. poz. 683).

Na podstawie art. 7 punkt b) ustawy z dnia 31 lipca 1924 r. (Dz. Ust. R. P. Nr. 80, poz. 777), w brzmieniu nadanem rozporządzeniem Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 9 października 1933 r. (Dz. Ust. R. P. Nr. 78. poz. 554) zarządza się co następuje:

§ 1. Przy przewozie poniżej wyszczególnionych towarów opłaca się cło ulgowe, którego wysokość w stosunku procentowym do cła normalnego (autonomicznego), zawartego w II kolumnie taryfy celnej przywozowej w brzmieniu każdocześnie obowiązującem. określa się jak następuje:

Pozycja taryfy celnej	Nazwa towaru	Cło ulgowe w %% cła normalnego (autonomicznego) zaw. w II kolumnie tar. celnej przywozowej
53	Jabłka świeże we wszelkiego rodzaju opakowaniach od 15 — 40 kg, przywożone od 1-go listopada do 15 grudnia — za pozwoleniem Ministra Skarbu	21,5
116 z p. 6	Sandacze — za pozwoleniem Ministra Skarbu	54,5
116 p. 7	Leszcze — za pozwoleniem Ministra Skarbu . .	64,5
z 219	Stearyna — za pozwoleniem Ministra Skarbu	75,6

§ 2. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie trzeciego dnia po ogłoszeniu i obowiązuje aż do odwołania.

Minister Skarbu: Wł. Zawadzki
Minister Przemysłu i Handlu: Zarzycki
Minister Rolnictwa i Reform Rolnych: Nakoniecznikow-Klukowski.

ULGI CELNE DLA IMPORTU ŚLEDZI WĘDZONYCH.

W Dzienniku Ustaw R. P. Nr. 89 z dnia 10. bm. ukazało się rozporządzenie Ministrów: Skarbu, Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa i Reform Rolnych z dnia 7 listopada 1933 roku o uldze celnej na śledzie wędzone, t. zw. „Strömlingi", którego § 1 brzmi: Przy wywozie poniżej wymienionego towaru pobiera się cło ulgowe, którego wysokość w stosunku procentowym do cła normalnego (autonomicznego) zawartego w kolumnie II taryfy celnej przywozowej. w brzmieniu każdocześnie obowiązującem, określa się jak następuje:

Pozycja taryfy celnej	Nazwa towaru	Cło ulgowe w %% cła normalnego (autonomicznego)
z 255	Śledzie wędzone t. zw. Strömlingi — za pozwoleniem Ministra Skarbu	50

Rozporządzenie powyższe weszło w życie z dniem ogłoszenia, t. zn. 10 listopada br. i obowiązywać będzie do dnia 30 kwietnia 1934 r. włącznie.

EKSPORT WĘGLA POLSKIEGO W PAŹDZIERNIKU.

Eksport węgla polskiego w październiku wyraził się w liczbie 1.023.000 ton, w tem wywieziono drogą morską przez Gdynię 438 tys. ton, zaś przez Gdańsk 319 tys. ton, bunkrowego węgla zbyto 24 tys. ton. Zwiększenie eksportu węgla nastąpiło do Czechosłowacji 41 tys. ton (30 tys. ton w X. 1932), do Austrji 164 (126), do Szwecji 224 (207), do Norwegji 73 (66), do Danji 66 (53), do Francji 94 (75) i Włoch 127 (73). Wskazać należy również na wywóz węgla do Turcji Azjatyckiej — 5 tys. ton.

IMPORT WEŁNY AUSTRALIJSKIEJ DO POLSKI.

W czasach ostatnich daje się zauważyć wzrost importu bawełny australijskiej do Polski. Wedle danych Konsulatu Polskiego w Sydney od dnia 5 września do 9-go października wysłano do Gdyni 6263 beli wełny w 10 partjach. Największe dwie partje a mianowicie 1685 bel załadowano na statek Tricolor i 1525 bel na statek Neckar.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH W OKRESIE OD 7 DO 27 PAŹDZIERNIKA 1933 R.

ARGENTYNA. W dniu 25 września 1933 r. zawarty został traktat celny z W. Brytanją, przyczem rząd argentyński udzielił daleko idących ulg celnych i preferencyj dla towarów brytyjskich: między innemi wszelkie mięso i przetwory mięsne jak również kukurydza zwolnione zostały od opłaty celnej: konserwy mięsne, nasiona lniane i ekstrakt quebrachowy opłacają cło w wysokości 10% ad valorem: pszenica 2 sh. od 480 funtów ang.

AUSTRJA. Rozporządzeniem z dnia 5 października 1933 r. podwyższony został podatek od cukru z 4,20 na 5,20 szyl. od 100 kg. Do tych pozycyj dochodzi jeszcze t. z. „podatek kryzysowy" w wysokości 100%. Przedłożony został parlamentowi do zatwierdzenia projekt znakowania sztucznego jedwabiu i materjaów wełnianych.

Na mocy rozporządzenia ministerstwa finansów podwyższono cło na następujące towary (w nawiasie cło dotychczasowe): poz. 123 — olej ziemny surowy 1,40 (0,40). poz. 123 uwaga 2 surowe mieszaniny olejów ziemnych służace do dalszej produkcji 11,60 (0,40), poz. 124 uwaga 3 nierafinowane oleje ziemne dla produkcji smarów 8,20 (6,30); poz. 125 uwaga 1 pochodne poz. 125a dla rafinerji olejów 1,60 (0,40), pochodne poz. 125a dla celów opałowych 0.60 (0,40), poz. 126b — parafina oczyszczona 15,— (b. cła).

BELGJA. Prócz ograniczenia przywozu zbóż i artykułów przemiałowych zamierza rząd belgijski wprowadzić system kontyngentowania importu w zakresie artykułów trykotażowych, konfekcji damskiej i męskiej, ponadto koszul, krawatów, kołnierzyków oraz podnieść wydatnie stawki celne na aparaty radjowe.

W dniu 6. IX. 1933 r. podpisana została umowa kompensacyjna belgijsko-rumuńska, zezwalająca na pokrywanie płatności, powstałych z tytułu importu towarów belgijskich do Rumunji, drogą wywozu równowartości towarów.

W Dzienniku Ustaw z dnia 25 października br. ogłoszony został dekret królewski, na mocy którego import minerałów dla celów opałowych m. in. węgla kamiennego dozwolony jest tylko za uzyskaniem licencyj.

BRAZYLJA. Zarządzenia dewizowe uległy zmianie w tym kierunku, że cena podana w fakturze handlowej musi być poświadczona przez izbę handlową, przyczem wymagana jest jak dawniej legalizacja faktur konsularnych przez konsulat brazylijski. Natomiast poświadczenie podpisów izb handlowych przez konsulaty brazylijskie nie jest wymagane.

BUŁGARJA. Bułgarski bank narodowy żąda by zasadniczo przed dokonaniem obstalunku było wyrobione pozwolenie przywozowe. Przepis ten ma na celu zapobieżenie importowi tych towarów, które nie są niezbędnie potrzebne, ponadto rozłożenie ilości dopuszczonych do przywozu równomiernie na cały rok, by w ten sposób możliwie zabezpieczyć ich zapłacenie. Przed uzyskaniem pozwolenia towar nie może być złożony w urzędzie celnym.

CZECHOSŁOWACJA. W ustalonej ostatnio liście towarów wolnych przy imporcie od pozwoleń dewizowych znajduje się ponad 100 pozycyj taryfy celnej, m. in. oprócz artykułów rolniczych wyroby przemysłowe, jak włókiennicze, dywany lniane, konopne i jutowe, tkaniny z tychże surowców, obecnie, cerata, wyroby szklane, papier, rury i płyty z blach, kotły, liny druciane, chemikalja i inne.

CHILE. Przyjęty został przez Senat projekt zwyżki cła do wysokości 50% na wszystkie towary importowane z zagranicy. Podwyżka ta będzie obowiązywać do 31 grudnia 1934 r.

FRANCJA. Rozporządzeniem z dnia 8 października 1933 r. ponownie wprowadzona została zwyżka celna na poz. 110 A i 110 B. Pozycja ta obejmuje olej ziemny, koprowy, sezamowy, słonecznikowy itp.

W związku z nieosiągnięciem porozumienia co do nowego układu handlowego z Polską wycofał rząd francuski dekretem z dnia 12 z. m. stosowanie taryfy minimalnej w stosunku do towarów polskich. W mocy pozostały postanowienia konwencji z 9. XII. 1924 r. i protokółu dodatkowego do niej z dnia 8 lipca 1928 r. W ten sposób nieliczne jedynie artykuły polskie korzystają (lista B. konwencji) ze stawek taryfy minimalnej, m. in. świnie, drób, szynki, wyr. masarskie, jelita, włosie, sierść, pierze, jaja, masło, ryby, słód, kartofle, smoła i terpentyna, zioła, drzewo, klepki, dykty, chmiel, celuloza, oleje mineralne, jedwab sztuczny, niektóre maszyny, wyroby żeliwne, drut kolczasty, naczynia kuchenne, forniery.

Niektóre inne artykuły korzystają ze zniżek procentowych, obliczanych od różnicy między stawkami generalnemi i minimalnemi (lista C i D), pozostałe opłacają obecnie przy imporcie do Francji stawki generalne.

FINLANDJA. W dniu 29 września 1933 r. podpisany został na przeciąg 3 lat układ handlowy fińsko-angielski, który stanowi uzupełnienie traktatu z 14. XII. 1923 r. Finlandja uzyskała od Anglji zapewnienie bezcłowego przywozu bekonów, papieru gazetowego, masy drzewnej i kopalniaków. Cło na masło zostało zafiksowane w wysokości 15 sh. za 1 cwt. na jaja — stosownie do wagi — od 1 sh. do 1 sh. 9 d. za 120 sztuk. Pozatem układ ustala stawki na inne artykuły, stanowiące łącznie około 80% fińskiego wywozu do Anglji, w obecnej ich wysokości. W razie wprowadzenia w Anglji kontyngentów na masło Finlandja otrzyma kontyngent w wys. 10.058 ton rocznie, co odpowiada wywozowi fińskiemu na rynek angielski w 1932 r. Anglja natomiast uzyskała od Finlandji zafiksowanie stawek celnych na 116 pozycyj taryfy celnej, z czego dla 68 pozycyj w dotychczasowej wysokości, dla reszty stawki zniżone. Ponadto Finlandja ustaliła kontyngenty na przywóz śledzi solonych po cle ulgowem. Począwszy od 1. IX. 1933 r., na przeciąg każdych 12 miesięcy, Finlandja zobowiązała się pokrywać conajmniej 75% swego zapotrzebowania na węgiel przywozem węgla angielskiego. Pozatem w protokóle końcowym omówiono sprawę porozumienia prywatnego eksporterów angielskich z importerami fińskimi w zakresie dostaw koksu angielskiego, mąki pszennej, kreozotu, stali, żelaza. Zawarte już prywatne układy obejmują sprawę importu worków jutowych i soli z Anglji dla potrzeb przemysłu bekonowego. W protokóle końcowym rząd fiński oświadczył również, że będzie ułatwiał przywóz towarów z Anglji wszelkiemi przysługującemi mu środkami.

GRECJA. W związku ze zniesieniem z dniem 20 października br. obowiązującego dotychczas w obrotach handlowych polsko-greckich systemu kompensacyjnego poselstwo greckie legalizować będzie nadal świadectwa pochodzenia na towary polskie w trybie normalnym, tj. bez uzależniania zalegalizowania od dokonania tranzakcji w ramach obrotów kompensacyjnych.

HOLANDJA. Skontyngentowany został import aksamitu, pluszu, mebli zwykłych i giętych. Kontyngent obowiązuje wstecz od 1 października 1933 r. i ustano-

wiony został tymczasowo na okres pięciu miesięcy. Jako podstawę do uzyskania kontyngentu przyjęto 75% pięciomiesięcznego importu w latach 1931/32.

NIEMCY. W dniu 14. z. m. podpisany został prowizoryczny układ z Polska, w myśl którego do końca października br. towary niemieckie mają być clone wg. niższej kolumny (II-ej) nowej taryfy celnej polskiej. Niemcy zobowiązały się nie wydawać w tymże okresie żadnych zarządzeń skierowanych przeciwko importowi z Polski.

W myśl ostatniego porozumienia francusko-niemieckiego — rząd francuski przyrzekł do końca br. nie zmniejszać kontyngentów importowych, z jakich korzystały dotychczas Niemcy. Rząd niemiecki oświadczył, że nie będzie domagał się wykonywania zobowiązania tego po 1-ym styczniu 1934 r.

W dniu 18. X. 1933 r. ogłoszone zostało rozporządzenie o środkach popierania eksportu, przewidujące nową organizację służby informacyjnej, mianowicie zamiast centrali handlu zagranicznego powołano do życia państwowy urząd handlu zagranicznego, który ma być organem zwierzchnim dla poszczególnych urzędów handlu zagranicznego. zajmujących się służbą informacyjną w zakresie eksportu. Rozporządzenie powołało również do życia instytucje radców handlu zagranicznego

PERSJA. Ogłoszoną została lista kontyngentów, obejmująca około 60 towarów, m. in. wymienić należy instrumenty muzyczne, żelazo i stal, materjały bawełniane, parasole, skóry i wyroby skórzane, majolika i porcelana, farby olejne, cement, wyroby szklane, świece, liny i powrozy, papier i tektura, kapelusze, wyroby toaletowe, cerata, produkty chemiczne, nici itp.

RUMUNJA. Przepisy dewizowe uległy zmianie, mianowicie sprzedaż lub kupno czeków, weksli, zleceń bankowych itp. w walucie zagranicznej, jak również monet, banknotów, muszą być dokonywane jedynie za pośrednictwem rumuńskiego Banku Narodowego lub instytucyj przez niego uprawnionych po kursie urzędowo ustalonym.

STANY ZJEDNOCZONE. W związku z niedostatecznem wypełnianiem przepisów celnych, obowiązujących przy wysyłkach próbek towarowych do Stanów Zjednoczonych, przez wysyłających, podajemy poniżej przepisy odnośnie traktowania celnego próbek towarowych przez odnośne urzędy celne: wszelkie przesyłki próbek towarowych, zarówno jednego artykułu, jak i składające się z kilku towarów, podlegają surowej kontroli: na przesyłce takiej nie umieszcza się wartości, a waga nie może przekraczać 500 gr. Towary podlegające opłacie celnej wysyłane pocztą na żądanie, jako próby towaru, lub jako podarunki, nie są traktowane jako próbki i winny być wysyłane jako listy (do 2 kg) lub paczki (do 1 kg) Na każdej przesyłce winna być naklejona zielona kartka celna. W wypadkach, kiedy chodzi o przesyłki handlowe, nie przeznaczone do sprzedaży, władze celne wymagają przedłożenia rachunku i deklaracji celnej w języku angielskim, na których winno być uwidocznione: rodzaj, zawartość i ilość przedmiotów. W razie nieprzestrzegania powyższych przepisów, przesyłki takie nie są kierowane przez urzędy celne do miejsca przeznaczenia.

SZWAJCARJA. Rozporządzeniem z dnia 24 października wprowadzono reglamentację importu tkanin wełnianych, mieszanych z jedwabiem naturalnym lub sztucznym (poz. 44763, 44765). Jednocześnie z powyższem ograniczono import słomy zwykłej (poz. 211 a) i słomy torfowej (poz. 211 b), uzależniając przywóz tych artykułów od uzyskania licencji.

Rada Związkowa powzięła uchwałę w sprawie ograniczenia w razie potrzeby na okres przejściowy importu towarowego i uzależniania go od pozwoleń. Za udzielanie pozwolenia pobierana będzie specjalna opłata uzależniona od ceny i wartości towaru. W stosunku do krajów, które wprowadziły ograniczenia dewizowe, Rada Związkowa może ustanowić specjalne ograniczenia obrotu płatniczego lub zawrzeć odpowiednie układy.

W związku z zawarciem traktatu z Belgją, ustanowiony został termin (od 15 października do 30 kwietnia), podczas którego ziemniaki nasienne korzystają z ulgi celnej, wynoszącej 1 fr. od 100 kg (poz. 45 a). Na mocy rozporządzenia z dnia 16 stycznia 1933 r. import może się odbywać tylko za uzyskaniem licencyj, przyczem te ostatnie udzielane będą tylko tym importerom, którzy sprowadzali sadzeniaki w latach 1929, 1930 i 1931 w czasie od października do maja.

SZWECJA. Przedłużony został do dnia 30 kwietnia 1934 r. termin reglamentacji importu mąki i kaszy owsianej.

WŁOCHY. Wprowadzone zostało dodatkowe cło w wysokości 65 lirów od q. na oleje roślinne pochodzenia zagranicznego. Powyższy podatek opłacają oleje bez względu na gatunek, jak i przeznaczenie dla obrotu uszlachetniającego, nie dotyczy on olejów sprowadzanych dla celów leczniczych.

FAKTURY KONSULARNE W CHINACH.

Dodatkowe rozporządzenie Chińskiego Urzędu Ceł Morskich, dotyczące faktur konsularnych, przewiduje, że poczynając od 1 września 1933 roku odbiorca towarów niezaopatrzonych w faktury konsularne będzie musiał złożyć w Urzędzie Celnym depozyt równy potrójnej opłacie normalnej za fakturę konsularną (t. zn. że wpłaci za każdy fracht niezaopatrzony w fakturę konsularną depozyt równy Celnym Jednostkom Złotym 15,—). Depozyt ten będzie mógł odebrać, o ile w przeciągu sześciu miesięcy od dnia wpłaty przedstawi odpowiednią fakturę konsularną. W przeciwnym razie wydana będzie przez Chiński Urząd Celny faktura zastępcza, na opłatę której służyć będzie poprzednio wniesiony depozyt t. zn. 15,— Celnych Jednostek Złotych, co po kursie dzisiejszym wynosi dol. Mex. 330,— (zł. 53,48).

ZMIANA SYSTEMU KONTYNGENTOWEGO W HOLANDJI.

W dniu 26 października br. uchwalono ustawę, zmieniającą dotychczasowy system kontyngentowy w Holandji. Dotychczas kontyngenty przyznawano poszczególnym państwom, zależnie od importu w latach bazowych, bez względu na stosunek tego państwa do interesów eksportu holenderskiego. Oprócz tego istniał stosunkowo niewielki kontyngent specjalny, który rozdzielono pomiędzy zainteresowane państwa według opinji rządu. —

Obecnie system ten ulegnie zasadniczej zmianie, przedewszystkiem ogólna kwota kontyngentów zostanie zmniejszona w myśl żądań przemysłowców holenderskich, przyczem zaledwie część zostanie przeznaczona na kontyngenty zwyczajne reszta natomiast na kontyngenty specjalne do dyspozycji Ministra Spraw Ekonomicznych. Kontyngenty specjalne będą przydzielane jedynie tym państwom, które udzielą wzamian za to rekompensat eksportowi holenderskiemu, przyczem przydział kontyngentu będzie miał miejsce bez względu na import danego państwa w latach bazowych.

Należy nadmienić, że obecnie w Holandji podlega kontyngentowaniu import 30 grup towarowych a mianowicie: 1) obuwie skórzane również z domieszką kauczuku 2) ubrania męskie, 3) ubrania damskie i dziecinne, 4) ubrania z domieszką kauczuku 5) skarpetki i pończochy, 6) trykotaże, 7) koszule męskie, 8) wszelka bielizna męska i damska, 9) chustki do nosa, 10) serwety, reczniki, makaty, 11) dywany chodniki i maty 12) nici i przędza bawełniana, 13) materiały wełniane i półwełniane, 14) materjały bawełniane, 15) plusz, aksamit i wyroby 16) artykuły gospodarstwa domowego porcelana, fajans, fajans sanitarny, cermika, 17) meble z drzewa i wikliny, 18) drut i gwoździe, 19) cynk w arkuszach, 20) żarówki 21) dętki rowerowe, 22) druty: kable miedziane, 23) tłuszcz zwierzęcy nietopiony, 24) chleb i mąka pszenna, 25) mąka żytnia, 26) kasza, 27) mięso i konie rzeźne, 28) makuchy, 29) rośliny ozdobne 30) skóry.

Jak z powyższego zestawienia wynika, kontyngentowaniu podlegają przedewszystkiem wyroby włókiennicze. Do nielicznych tekstyljów, których import nie jest ograniczony, należą: przędza wełniana, jedwabna, konopna, materiały jedwabne z czystego lnu, konopi itp., filce wełniane, kapelusze oraz stożki, berety, czapki, kołnierzyki krawaty, szale, rękawiczki, pledy podróżne, kołdry watowane, getry pasmanterja i gumelastyka gorsety, artykuły ubraniowo-galanteryjne, niestanowiące przedmiotów codziennego użytku, koronki, wstążki i paski.

Podkreślić trzeba, że nowa ustawa daje rządowi holenderskiemu możność przyznawania krajom nieutrudniającym importu z Holandji, licencyj specjalnych, co może mieć dla Polski duże znaczenie.

ZNAKOWANIE TOWARÓW IMPORTOWANYCH DO STANÓW ZJEDNOCZONYCH AM. PÓŁN.

Przy eksporcie towarów z Polski do Stanów Zjednoczonych A. P. winni eksporterzy A. P. winni eksporterzy polscy, w celu uniknięcia strat, zwracać baczną uwagę na konieczność skrupulatnego wypełniania przepisów celnych obowiązujących w Stanach. W szczególności dotyczy to przepisów o znakowaniu towarów, zawartych w ustawie celnej z r. 1930 rozdz. 304.

Sposób znakowania. Każdy artykuł przywożony do Stanów Zjednoczonych i jego bezpośrednie opakowanie, jak również paczka, w której towar jest wwożony, winny być zaopatrzone w znak, wskazujący w języku angielskim kraj pochodzenia towaru, przyczem znaki, stemple, znaki wypalane lub etykiety muszą być czytelne i umieszczone w miejscu widocznem. Znakowanie powyższe winno być tak dalece trwałe i niezniszczalne jak tylko na to pozwoli rodzaj towaru. Ministerstwo Skarbu może, stosownie do przepisów zawartych w ustawie celnej, zwalniać poszczególne artykuły od obowiązku znakowania, jeżeli dany artykuł nie nadaje się do znakowania, jeżeli nie można go znakować bez uszkodzenia i wykluczyć od przywozu ze względów gospodarczych, wreszcie jeżeli bezpośrednie opakowanie danego artykułu będzie wskazywać w sposób zrozumiały jego pochodzenie.

Dodatkowe opłaty za brak znaków. Jeżeli w chwili przywozu jakiś artykuł lub jego opakwanie nie będą znakowane w sposób wyżej wskazany i artykuł ten nie będzie z powrotem wywieziony pod kontrolą urzędu celnego, wówczas ulegnie opłacie w wysokości 10% wartości artykułu, niezależnie od innych przewidzianych ustawowo opłat, chociażby dany artykuł był zwolniony od cła.

Wstrzymanie wydania artykułu do czasu ocechowania. Żaden artykuł lub paczka, znajdujące się w składzie celnym, nie będą wydane do czasu ocechowania w sposób wyżej przewidziany, przyczem żadnych wyjątków ustawa tu nie przewiduje.

Kary. Osoby, które w celu zatajenia pochodzenia artykułu, zniekształcą, zniszczą, usuną, zmienią, przykryją, zaciemnią, lub wymażą znak, stempel, znak wypalony, lub etykietę, przewidziane w ustawie celnej, ulegną na mocy wyroku sądowego karze pieniężnej do 5.000 dol. lub karze więzienia do jednego roku, lub obu karom łącznie.

OGRANICZENIE IMPORTU BEKONÓW DO ANGLJI.

Wskutek opozycji Stanów Zjednoczonych, a głównie Danji, co do dobrowolnego obcięcia o 16% dostaw bekonów, t. zw. „gentlemen's agrement" przestało obowiązywać i zostanie zastąpione systemem przymusowym w formie zakazu przywozu, który zostanie wydany na zasadzie „Agricultural Marketing Act 1933". Obcięcie o 16% obowiązuje od 10 listopada br., tj. od chwili rozpoczęcia trzeciego okresu 4-tygodniowego, licząc od 15 września br. Nadwyżki, jakie ewentualnie powstałyby, muszą być wyrownane w okresie do 28 lutego 1934 r.

W związku z zakazem przywozu mają być wprowadzone dla Stanów Zjednoczonych i prawdopodobnie Argentyny pozwolenia przywozowe, natomiast dla innych państw, a więc i również i Polski, t. zw. zaświadczenie wywozowe, co oznacza dla nas pozostawienie kontroli wywozu bekonów w rękach władz polskich. Forma zaświadczeń ustalona będzie później, uruchomienia ich spodziewać się należy od dnia 1 grudnia 1933 r.

Postanowienia t. zw. „gentlemen's agreemen's" w zakresie ustalenia procentowego udziału państw poszczególnych w przywozie bekonów mają nadal obowiązywać, jak również postanowienia „kodeksu bekonowego", mimo że formalnie istnieć będzie zakaz przywozu bekonów.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

MOŻLIWOŚCI ZBYTU PASZY WE FRANCJI.

Na rynku francuskim istnieje w roku bieżącym zapotrzebowanie na paszę treściwą i siano, których brak daje się w tym sezonie odczuwać we Francji.

Z paszy zielonej należy brać uwagę prasowaną koniczynę, seradelę i esparcetę — w mniejszym zaś stopniu zwykłe siano w I gatunku; z paszy treściwej — makuchy lniane, konopne i rzepakowe.

Ceny rynkowe w obecnej chwili są wysokie, sięgają bowiem za suchą koniczynę 350 do 400 fr. za tonnę.

Kalkulację należy obliczać cif Havre lub Rouen.

Cło za paszę (poz. tar. celnej francuskiej „fourage" obejmuje siano, koniczynę, seradelę, esparcetę, lucernę), wynosiło 12.50 fr. od tonny + 2% ad valorem obecnie jednak poczynając od 11 października — w stosunku do Polski wynosi 37.50 fr.

Ograniczeń kontyngentowych na paszę niema.

KOMUNIKATY

SYTUACJA NA RYNKU ZIEMNIACZANYM.

Miesiąc październik i pierwszą dekadę listopada cechowało wielkie ożywienie na rynku ziemniaczanym. Złożyło się na to kilka przyczyn, a więc zakupy przez fabryki przemysłu ziemniaczanego, zakupy dla wojska, oraz dość znaczne zakupy dla Funduszu Pracy. Cena naogół była niska i wahała się na ziemniaki fabryczne od 11—14 groszy za kg% skrobi, na ziemniaki jadalne, pierwszorzędnego gatunku od zł 3,— do 3,80 loko stacja wyładowcza za 100 kg w hurcie, i do zl 4,— w detalu. W ten sposób ceny mniejwięcej ustaliły się na poziomie zł 3,50 za 100 kg loko stacja wyładowcza. Giełda w tym czasie notowała 100 kg parytet Bydgoszcz zł 2,20 — 3,— za ziemniaki jadalne.

Transakcyj eksportowych było niezwykle mało. Z Pomorza i Poznańskiego wyszła niewielka ilość ziemniaków-sadzeniaków częściowo do Belgji, częściowo do Francji, co jednak nie wpłynęło na kształtowanie się cen. Ceny na ziemniaki eksportowe jadalne utrzymywały się w granicach powyżej przytoczonych, sadzeniaki płacono po zł 4—5,— za 100 kg loko producent.

W drugim tygodniu listopada nastąpiło uspokojenie na rynku wewnętrznym przy niemożności eksportowania, a to z tego względu, że dostawy dla wojska, jak i dla bezrobotnych zostały prawie że ukończone. Większą chłonność okazuje jeszcze Gdańsk, który jednak stosuje poważne ograniczenia dla ziemniaków, pochodzących z Polski. Wobec silnej podaży ziemniaków przez rolników, ceny, wprawdzie utrzymujące się jeszcze na powyżej określonym poziomie, wykazują wybitną tendencję do zniżki. Jedynie w północnych powiatach Pomorza, w okolicach Warszawy i Katowic, ceny ziemniaków wykazują tendencję stałą ze względu na masowe zapotrzebowanie. Natomiast ziemniaki fabryczne wykazują tendencję zniżkową. Wobec tego zaofiarowanie ziemniaków przez rolników się zmniejsza.

Związek Eksporterów Ziemniaków w Toruniu określa obecną sytuację ziemniaków jako niewyjaśnioną dla rynku wewnętrznego, a jako katastrofalną dla eksportu.

REJESTR HANDLOWY

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział B. pod Nr. 252 dnia 15 września 1933 wpisano firmę: Gdyńskie Towarzystwo Komisowej Sprzedaży Owoców Południowych i Towarów Kolonjalnych, Spółka z ograniczoną poręką. Siedzibą spółki jest Gdynia. Przedmiotem przedsiębiorstwa jest sprzedaż owoców południowych i towarów kolonjalnych na rachunek zleceniodawców, w szczególności zaś sprzedaż tych towarów w drodze publicznej licytacji na podstawie specjalnej koncesji, udzielonej w tym celu przez władze administracyjne, pozatem zawieranie wszelkich innych interesów, mających związek z głównym celem przedsiębiorstwa. Kapitał zakładowy spółki wynosi 20.000 złotych. Kierownikami spółki są: Dr. Roman Naworol w Trzeboniu, pow. Wyrzysk, Jakób Tempel, kupiec w Sopotach i Gustaw Bryłowicz, kupiec w Warszawie. Umowę spółkową zawarto 14 sierpnia 1933. Do zastępowania

spółki uprawniony jest Jakób Tempel jednoosobowo a pozostali kierownicy każdy tylko łącznie z Jakóbem Templem.

SĄD GRODZKI W GDYNI.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział B. pod Nr. 247 dnia 9 sierpnia 1933 wpisano firmę: Ejgil Johansen, Spółka z ograniczoną poręką w Gdyni. Przedmiotem przedsiębiorstwa jest eksport i import towarów wszelkiego rodzaju. Kapitał zakładowy wynosi 20.000 złotych. Kierownikiem firmy jest kupiec Marius Jorgensen z Gdańska. Umowę spółkową zawarto 19 lipca 1933. Organem spółki jest „Monitor Polski".

SĄD GRODZKI W GDYNI.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział B. pod Nr. 46 przy firmie: Warszawskie Towarzystwo Transportowe, Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w Gdyni, dnia 28 lipca 1933 dopisano, iż udzielono prokury łącznej Adolfowi Kleinowi w. Gdańsku.

SĄD GRODZKI W GDYNI.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział B. pod Nr. 251 dnia 1 września 1933 wpisano firmę: Towarzystwo Handlu Zamorskiego Skórami, Spółka z ograniczoną poręką Overseas Hide Trading Company Ltd. Siedzibą spółki jest Gdynia. Przedmiotem przedsiębiorstwa jest: a) eksport i import skór surowych, b) handel artykułami pomocniczemi dla przemysłu garbarskiego, c) utrzymywanie w Gdyni składu konsygnacyjnego na skóry surowe, d) sortowanie i konserwacja surowca eksportowego i importowego, e) handel tranzytowy wyżej wymienionemi towarami i to odnośnie a) do e) z ewentualnem zastosowaniem gdyńskiego arbitrażu. Kapitał zakładowy wynosi 100.000 złotych. Kierownikami spółki są: Michał Kowarski, Miron Kowarski i James Steinberg, wszyscy kupcy w Warszawie. Umowę spółkową zawarto dnia 24 sierpnia 1933 r. Do zastępowania spółki upoważnieni są dwaj kierownicy łącznie. Organem spółki jest „Monitor Polski".

SĄD GRODZKI W GDYNI.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział B. pod Nr. 186 przy firmie: Towarzystwo Budowy Osiedli w Gdyni, Sp. Akc. (T. B. O.), dnia 14 września 1933 dopisano: August Brzóska ustąpił ze stanowiska członka zarządu, a członek zarządu Wszechwład Lubarski zmarł. Uchwałą Rady z dnia 9, wzgl. 12 sierpnia 1933 wybrano członkami zarządu: architekta Włodzimierza Prohaskę, oraz urzędnika Karola Filara, obydwóch z Gdyni.

SĄD GRODZKI W GDYNI.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział B. pod Nr. 15 przy firmie: Polsko-Bałtyckie Towarzystwo Transportowe „Pollball", S. A., z siedzibą w Warszawie. Oddział w Gdyni, dnia 28 czerwca 1933 dopisano, iż oddział w Gdyni zniesiono.

SĄD GRODZKI W GDYNI.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział B. pod Nr. 244 przy firmie: Towarzystwa Ekspodycyjno-Kontrolne Bawełny, Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w Gdyni, dnia 8 sierpnia 1933 dopisano, iż kupcowi, Maksymiljanowi Ressel w Gdyni, udzielono prokury.

SĄD GRODZKI W GDYNI.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział B. pod Nr. 79 przy firmie: Polish International Development Company Ltd., Spółka z ograniczoną poręką w Gdyni, dnia 14 września 1933 dopisano: Uchwałą zebrania spólników z 10 kwietnia 1933 i 1 lipca 1933 spółkę rozwiązano. Jerzego Turno, właściciela ziemskiego w Poznaniu mianowano likwidatorem.

SĄD GRODZKI W GDYNI.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział B. pod Nr. 82 przy firmie: „Progresscoal", Towarzystwo dla sprzedaży węgla bunkrowego, Spółka z ograniczoną poręką w Gdyni. dnia 30 sierpnia 1933 dopisano: Uchwałą zebrania wspólników z dnia 28 czerwca 1933 rozwiązano spółkę. Likwidatorami spółki ustanowiono inżyniera górniczego, Tomasza Perutza z Gdańska, oraz kupca, Walerego Naglera z Gdyni.

SĄD GRODZKI W GDYNI.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU
NUMER 13 22. XI. 33.

WOLNE MIASTO GDAŃSK NA NOWEJ DRODZE ROZWOJU W RYBOŁÓWSTWIE ORAZ W HANDLU I PRZEMYŚLE RYBNYM. (Etatyzacja rybaków, handlu i przemysł rybnego).

Wolne Miasto Gdańsk posiada rybołówstwo morskie prawie tak duże, jak nasze, zakupując oprócz tego ryby tak z naszych jak i z zagranicznych połowów (szweckie, niemieckie).

Do niedawna W. M. Gdańsk odbierało większość naszego połowu a i obecnie rynek gdański jest poważnym odbiorcą. Ale nie ta kwestja nas interesuje. Wiemy, że rynek W. M. Gdańska jest za mało pojemny, aby skonsumować swoje połowy, część polskich połowów i dowozy z zagranicy. Wiemy również, że tak handel jak i przemysł przetwórczy ryb morskich pracuje w Gdańsku przeważnie dla rynku polskiego.

I dlatego tylko możemy i musimy interesować się przemianami, które zaszły ostatnio na terenie W. M. Gdańska, a zmiany te możemy krótko ująć jako zapoczątkowanie gospodarki t. zw. planowej pod ścisłą Kontrolą Senatu. U nas nazwalibyśmy to upaństwowieniem tak rybołówstwa jak i handlu z przemysłem rybnym, nazwalibyśmy to wyrugowaniem inicjatywy prywatnej i zastąpienie jej obmyślaną organizacją, której musi się podporządkować wszystko.

Tak więc w Dzienniku Ustaw W. M. Gdańska z dnia 30. IX. br. Nr. 74 znajdujemy dwie ustawy podpisane w dniu 22 września br., a które weszły już w życie z dniem 1-go października 1933 r.

Pierwsza ustawa ujmuje w siedmiu paragrafach sprawy związane z organizowaniem przedsiębiorstwa obejmującego: rybaków, handel rybny, przemysł rybny. Przedsiębiorstwo to nosi nazwę „Fischversorgungsverband der Freien Stadt Danzig". Związek ten łączyć będzie przymusowo wszystkich rybaków, wszystkich handlarzy i cały przemysł rybny. Związek ten będzie miał wpływ na wszystko: będzie regulował połowy rybaków czyli może zakazać i ograniczać połowy, będzie ustanawiał ceny zakupu i sprzedaży tak surowca jak i towaru przerobionego. Ceny będzie ustanawiała specjalna komisja złożona z 3 rybaków, 1 ze Związku Rybackiego, 1 z wędzarni, 1 z fabryk konserw, 1 z handlu rybnego oraz 1 członka ze sfery konsumentów. Kary za niestosowanie się do rozporządzeń tej organizacji są wysokie, dochodząc do tysiąca Guldenów.

Druga ustawa uzależnia prowadzenie handlu rybnego od specjalnych zezwoleń czyli koncesji, wydawanych za pośrednictwem Po-

licji i nazywa się „Rechtsverordnung betreffend den Verkehr mit Fischen und Fischerzeugnissen".

Nie chcemy wdawać się w rozważania, czy te dwie ustawy przyczynią się do rozwoju, czy też zapoczątkują upadek gdańskiego rybołówstwa morskiego, gdańskiego handlu i przemysłu rybnego (kary do 6 tys. guldenów).

Nas interesuje, jak te ustawy wpłyną na polskie rybołówstwo morskie, jak wpłyną na polski przemysł rybny na wybrzeżu, jak wpłyną na polski stan posiadania na terenie W. M. Gdańska i na polski rynek, zaopatrywany przez Gdańsk?

Jest rzeczą jasną, że rybak polski uzależniony od politycznej organizacji zakupu ryb w Gdańsku, będzie inaczej traktowany, jak poprzednio, gdzie decydowała swobodna inicjatywa kupiecka i firmy, nie mające nic wspólnego z polityką, tylko zajmujące się swoim warsztatem pracy.

Rybak polski będzie musiał zapomnieć o rynku gdańskim i dlatego musimy dołożyć wszelkich starań, aby towar jego miał zbyt u nas, licząc na polskiego spożywcę. My zaś zapewnimy rybakowi zbyt ryb, jeżeli weźmiemy w opiekę nasze wędzarnie i wytwórnie konserw. Z drugiej strony w obronie przed ewentualnym zalewem rynku polskiegoskiego przez produkcję gdańską musimy domagać się zakazu przywozu aryb morskich, tak świeżych, jak i przerobionych z terenu W. M. Gdańska na rynek polski.

Bronisław Sotkowski,
Kierownik Hali i Chłodni Rybnej.

KRONIKA

— *Połowy morskie w ostatnim tygodniu* były nieznaczne ze względu na silne wiatry. Szproty łowiono niewodami otrzymując 60.000 kg. ryb. Dorsze i flądry łowiono kutrami za pomocą włoków w Zatoce i na południowy wschód od Helu.

— *Wylęgarnia sieji w Pucku* należąca do Morskiego Urzędu Rybackiego posiada obecnie sto tysięcy ziarn ikry sieji. Narybek na wiosnę zostanie wypuszczony do Zatoki Puckiej, stanowiąc dalszy ciąg od lat trwającej akcji zarybiania naszych wód.

— *Stocznia rybacka w porcie rybackim w Gdyni spuściła na wodę kuter* w dniu 15 bm. Motor na statku tym o sile 30 KM pochodzi z krajowej produkcji. Również na dwu kutrach z Kuźnicy zmieniają rybacy motory na wyroby krajowej produkcji po 20 KM. każdy.

— *Brak magazynów tranzytowych dla śledzi solonych* w porcie rybackim w Gdyni zahamować może zapoczątkowany w tym roku import. Jak wielkie znaczenie posiada dla Gdyni import śledzi solonych dowodzi fakt, że w ciągu kilku miesięcy same wpływy za cło wyniosą około jednego miljona złotych, nie mówiąc już o zatrudnieniu robotników przy wyładunku. konserwacji towaru i załadunku do wagonów i o opłatach portowych i zarobkach firm spedycyjnych.

Wobec zapełnienia składów tranzytowych, wyładowuje się śledzie solone na plac pod gołem niebem. W tym celu Hala i Chłodnia Rybna ogrodziła 1.050 m^2 swego terenu między Chłodnią Rybną a Magazynami Tranzytowemi. zapobiegając narazie ka-

tastrofie nieprzyjmowania towaru przez Gdynię. Ten środek zaradczy okazać się może już w najbliższym czasie niewystarczającym co narazić może polskich kupców na poważne straty i postawi Gdynię przed niemiłym faktem niemożliwości przyjmowania towaru importowanego. Podkreślić należy, że śledzie solone należą do tych towarów, które importowane przez Gdynię dają zarobek wielu firmom.

— *Import śledzi solonych przez Gdynię w ostatnim tygodniu* przedstawiał się zupełnie dobrze:

W dniu 14 listopada s/s Jaederen przywiózł śledzi norweskich 875/1 i 75/2 które zaskładowano na placu pod gołem niebem.

Dnia 16 listopada s/s Karem z Anglji śledzie szkockie 225/1 złożono na placu.

Dnia 20 listopada s/s Siggen z Anglji śledzie yarmudzkie. 1.324/1 oraz 400/2.

— *Śledzie solone z polskich połowów na Morzu Północnem* przywiozły statki s/s Barmbek z Rotterdamu w dniu 15 listopada 1.100/1 i 360/2 a w dniu 17 listopada statek Śląsk 500/1 i 350/2. Ponieważ baza operacyjna dla polskich statków na Morzu Północnem znajduje się w portach rybackich w Holandji wobec tego wysyłka tych śledzi do Polski idzie statkami Polskiej Żeglugi z Rotterdamu.

— *Notowania cen na śledzie solone w porcie rybackim w Gdyni* w ciągu ostatniego tygodnia od 12. 11. do 19. 11. nie okazały większych zmian.

W tym czasie wysłano do kraju 20 wagonów, tranzytem 5 wagonów, statkiem Śląsk do Estonji wysłano 117/1 i 19/2 beczek śledzi.

Załadunek śledzi solonych ze składów z Gdyni do Estonji świadczy bardzo dobrze o rozwijającym się ośrodku importu śledzi solonych w naszym porcie rybackim.

A. Śledzie importowane.

SZKOCKIE: Castelbayskie fulle — 118 zł., castelbayskie matfulle — 110—115 zł., matfulle zwykłe: 110 zł., matisy I. 106 do 112 zł., matisy II. — 99 do 102 zł., smollmatisy — 79 do 101 zł., crownmatisy — 78 do 103 zł., spenty — 75 do 80 zł. Uliki — matjas large za pół beczkę: 75 zł., matjas seleted za pół beczkę 67 zł.. matjas medjum za półbecz kę 60 zł.

YARMUDZKIE: Trojka Bloomfield'sa. matis 90 zł., smollmatis 87 zł. I. Trademark: matfull 96 zł., matis 88 do 92 zł., smallmatis 83 do 89 zł. II. Trademark: matfull 82 zł., matis 76 do 83 zł., smallmatis 73—80 zł. Tendencja na śledzie yarmudzkie zniżkowa ze względu na duże połowy tych śledzi w Anglji i ze względu na celową akcję importerów w Gdańsku zdążających do odciągania kupców śledziowych z Gdyni do Gdańska przez oferowanie bardzo niskich cen.

NORWESKIE: Sloe 5/6:35 do 37 zł., 6/7:38 zł., śledziki bez głów 70 zł., mleczaki 40 złottych.

ISLANDZKIE ŚLEDZIE: z Chłodni 73 zł.

B. Śledzie solone z polskich połowów na Morzu Północnem: Mopol i Mewa.

SZKOCKIE: fulle — 75 do 81 zł., matfulle 75 do 86 zł., matisy 75 do 86 zł., smollmatisy 75 do 83 zł., mleczaki 94 do 97 zł., spenty 70 zł.

YARMUDZKIE: matfulle 75 do 82 zł., matisy 75 do 81 zł., smollmatisy 75 do 81 złotych.

Jeżeli porównamy ceny śledzi importowanych z cenami za śledzie z polskich połowów to widzimy małą różnicę chociaż śledzie z polskich połowów zwolnione od cła wynoszącego 30 zł. powinne być o taką sumę niższe w cenie. Z drugiej strony świadczy to dobrze o gatunku śledzi z polskich połowów mogących uzyskać tak dobre ceny. —